Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 48 / 10. NOVEMBER 2021

Hamilton bangt nach Mexiko-GP

Verstappen wie ein Weltmeister

F1: Pläne des VW-Konzerns

Kauft sich Audi bei McLaren ein?

Moto3-WM: Portugal

Rookie Acosta neuer Champion

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 48





Sportwagen-WM: Bahrain-Finale

Mega-Streit zwischen Ferrari und Porsche



MotoGP in Portimão

Bagnaia fährt die Gegner schwindelig



Saisonfinale ADAC GT Masters

Titel-Sause für Land-Audi am Nürburgring

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Verstappen fährt mit Mexiko-Sieg Richtung WM **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Ergebnisse vom GP Mexiko **S. 6**
Formel 1 Wie steht es um Audi und Porsche für 2026? **S. 8**
Formel 1 Aus dem Fahrerlager, Kommentar und News **S. 10**
Sportwagen Land-Motorsport holt sich GT-Masters-Titel **S. 12**
Sportwagen-WM Brisantes Finale bei den 8h Bahrain **S. 16**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 19**
Rallye-WM Erste Rallye mit den neuen Autos simuliert **S. 20**
Rallye Aktuelle News aus der WM und ÖRM-Finale **S. 21**
Rallye Kahle gewinnt hauchdünn bei der Lausitz-Rallye **S. 22**
Tourenwagen Lynk & Co siegt bei WTCR in Adria doppelt **S. 24**
Tourenwagen Finale TCR Germany und aktuelle News **S. 26**
Tourenwagen Entscheidung um die drei NASCAR-Titel **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Bagnaia dominiert beim Rennen in Portimão **S. 30**
MotoGP Hintergründe und Ergebnisse aus Portugal **S. 32**
Moto2-WM Weiterer KTM-Doppelsieg, Gardner vor Titel **S. 34**
Moto3-WM Acosta nach sechstem Sieg schon Champion **S. 36**
Straßensport Interview Philipp Öttl und aktuelle News **S. 38**
Motocross-WM Herlings und Febvre im WM-Duell **S. 40**
Motocross-WM Interview mit MX2-Laufsieger Rene Hofer **S. 42**
Offroad Finale der Enduro-DM und aktuelle Nachrichten **S. 43**

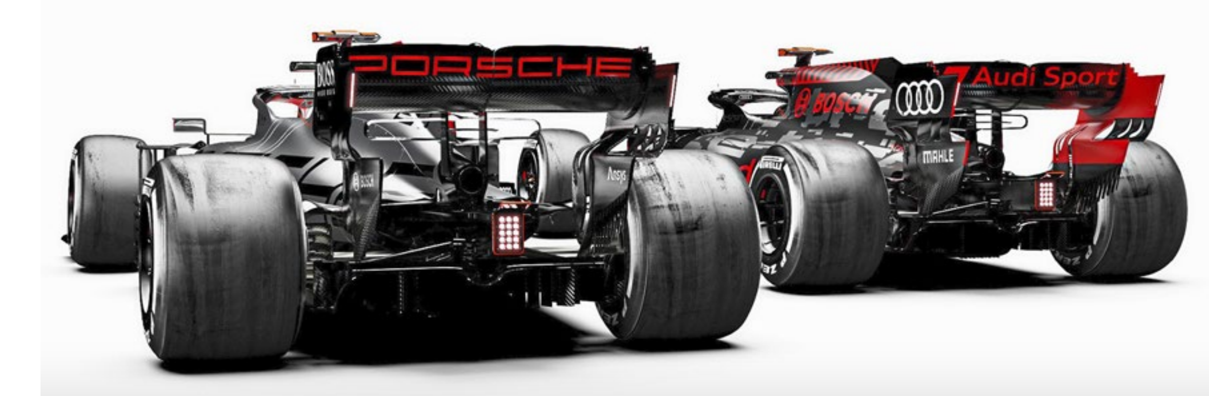
Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**



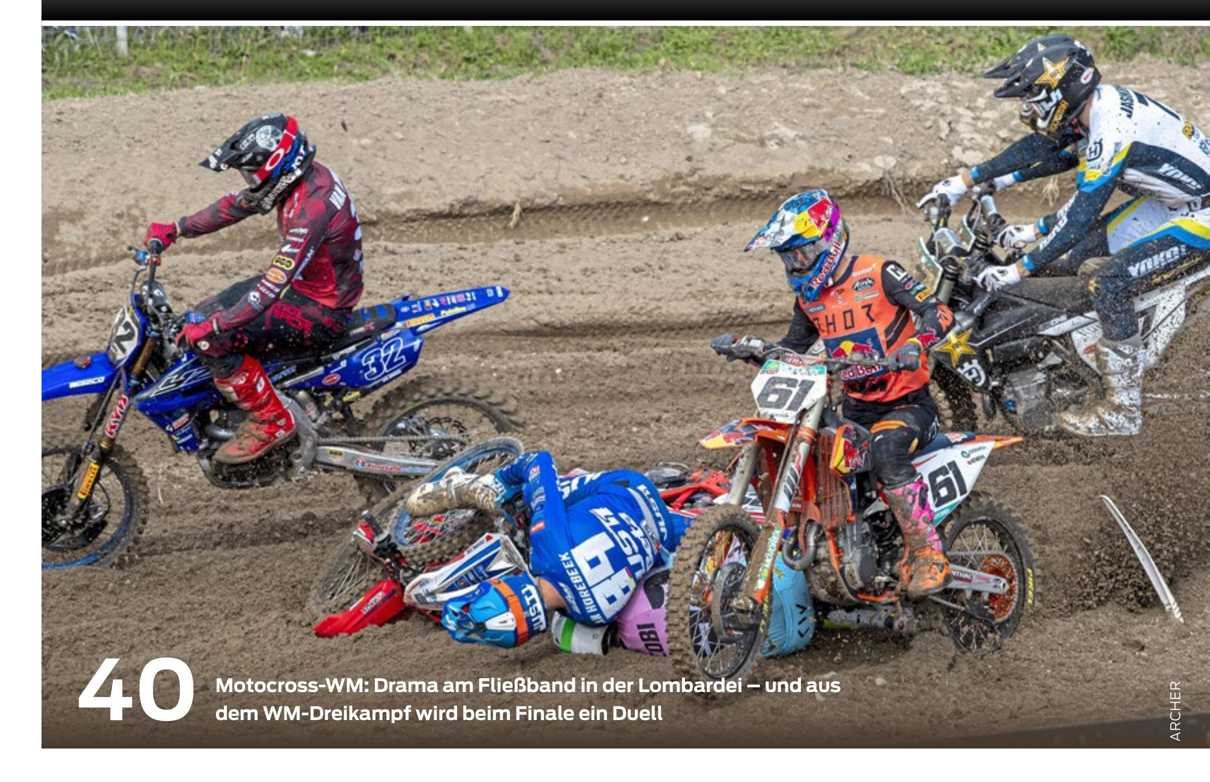
24 Tourenwagen-Weltcup in Adria: Lynk & Co dominiert in Italien und fährt stramm Richtung doppelte WTCR-Titelverteidigung

WTCR



08 Formel 1: Kauft Audi sich bei McLaren ein? Und was läuft mit Porsche und Red Bull? Die Planspiele der deutschen Hersteller für 2026

SEAN BULL DESIGN



40 Motocross-WM: Drama am Fließband in der Lombardei – und aus dem WM-Dreikampf wird beim Finale ein Duell

ARCHER

Editorial

In Bahrain eskalierte das GTE-Pro-Duell zum zweiten Mal binnen zehn Tagen. Es muss ein Reset beim BOP-System her, sonst droht der WM ein Fiasko.

Wir schulden Ihnen eine Entschuldigung: Binnen sieben Tagen müssen Sie zum zweiten Mal ein Editorial zum Thema BOP in der GTE-Klasse lesen. Leider geht es nicht anders. Letzte Woche hatte eine scharfe BOP-Änderung zu Ungunsten von Ferrari für böses Blut gesorgt. Ferrari warf Porsche die Beeinflussung der BOP vor, weil sich die Schwaben über die BOP in Le Mans beklagt hatten. Porsche wirft Ferrari Sandbagging vor. Vor dem Finale kamen FIA und ACO letzte Woche mit einer neuen BOP ums Eck, die Strafe für Ferrari wurde halbiert, von 24 auf 12 PS. Also war die erste BOP falsch? Oder der Druck zu hoch? Oder sogar beides?

Von da an gab es kein Halten mehr. Porsche legte seine Zurückhaltung bei der Kommentierung von BOP-Maßnahmen ab. Das Ferrari-Team AF Corse legte erfolglos Protest gegen die BOP ein, obwohl die ja fürs Finale sogar „besser" wurde. Von da an dominierten Anfeindungen, Unterstellungen und Vorwürfe, die Fakten wurden zwischen den Parteien zerrieben. Es ging nicht mehr darum, was richtig ist, sondern wer recht hatte. Die Sache wurde emotional und persönlich.

Das Rennen schien den Mörderzoff zu befrieden: Porsche und Ferrari zeigten eine brillante Rennschlacht, da wurde alles in die Waagschale geworfen: geniale Taktik, hohe Fahrkunst, perfekte Stopps, komplexe Reifenstrategien. Zwölf Minuten vor Rennende entglitt die Chose abermals: Der zweitplatzierte Ferrari touchierte den führenden Porsche, die Anordnung, die Plätze zu tauschen, wurde zurückgenommen, als der Porsche zum letzten Stopp abbog. Ferrari siegte und war Weltmeister, Porsche kochte, protestierte gegen die Rücknahme der Strafe. Das wurde abgeschmettert, jetzt geht man vielleicht in Berufung (siehe Seite 16). Natürlich geht es um viel, ein WM-Duell ist kein Kindergeburtstag. Aber das Bild, das die WM bot, war eines der Auflösung und Besinnungslosigkeit. Am Ende sitzen im Motorsport alle in einem Boot: Wenn es sinkt, verlieren alle. Die Eskalation hätte gestoppt werden müssen. Es ist nicht hilfreich, dass ACO und FIA ihre Entscheidungen nicht begründen. Es ist verheerend, wenn nach außen der Eindruck entsteht, die WM würde über die BOP entschieden.

2023 unterliegt die Topklasse aus Hypercar und LMDh der BOP-Regulierung. Dann geht es um Gesamtsiege, nicht um Klassensiege. Der Einsatz steigt, neun Hersteller wollen gewinnen – dann hängt alles an der Qualität der BOP. Die WEC macht gerade Anti-Werbung für die WEC. Die Verantwortlichen müssen aufwachen, den BOP-Prozess neu aufsetzen und professionalisieren und transparent machen, um Vertrauen zu schaffen. Das erfordert qualifiziertes Personal, Simulations-Tools und einen hohen Aufwand bei Homologation und Rennanalyse. Ohne Vertrauen in die BOP werden die Hersteller in der Topklasse schneller gehen, als sie gekommen sind.

Marcus Schurig
Redakteur



28 Dominant bis zum Schluss: Kyle Larson gewann in seiner Comeback-Saison zehn Rennen und holte sich in Phoenix den Titel

NASCAR



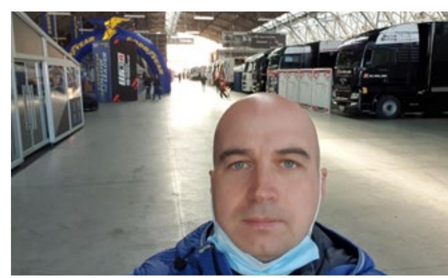
MSa-Paddock



TOTENTANZ IN MEXIKO
In Mexiko wird den Gästen immer ein ganz besonderes Spektakel geboten. Vor dem Rennen liefen einige sonderbare Gestalten durch das Fahrerlager. Einige Witzbolde würden sagen, dass MSa-Reporter Tobias Grüner hier perfekt ins Bild passt.



BESUCH BEIM PORSCHE-BOSS
Der neue Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach reiste zum WM-Finale nach Bahrain, was die Möglichkeit bot, ein erstes Interview zu den großen Langstrecken-Themen einzutüten. Gesagt, getan. Zu lesen in der übernächsten Ausgabe von MSa.



ALLE UNTER EINEM DACH
Was nach 90er-Sitcom klingt, ist in Adria Programm: Dort ist das Fahrerlager überdacht, was sowohl den WTCR-Teams als auch Redakteur Michael Bräutigam ein angenehmes Arbeitsumfeld bescherte.



RIESENRAD IN DER NACHT
Die lange Arbeit im Media-Center von Portimão brachte MSa-Reporter Imre Paulovits ein unerwartetes Erlebnis. Er konnte das neu erbaute Riesenrad in seiner vollen nächtlichen Beleuchtung erleben.

Mercedes macht

Max Verstappen konnte zum dritten Mal das Rennen in Mexiko gewinnen und seinen Vorsprung in der WM-Wertung damit ausbauen. Die Schlüssel zum Sieg lagen im überlegenen Auto und dem gewonnenen Start.

Von: **Tobias Grüner**

Warum trumpfte Red Bull so stark auf?

Das Rennen in der dünnen Luft von Mexiko war wie erwartet der Killer für Mercedes. „Red Bull hatte klar das schnellere Auto. Wir konnten nur Schadensbegrenzung betreiben", stellte Toto Wolff sachlich fest. Doch wie raste Mercedes dann in der Qualifikation in die erste Startreihe? Die Antwort lag in den Reifentemperaturen. Mercedes hatte das Arbeitsfenster optimal getroffen, Red Bull hatte es grandios verfehlt. „Der fehlende Grip macht sich auf einer Strecke, wo du mit wenig Abtrieb zurechtkommen musst, doppelt bemerkbar", erklärte Max Verstappen.

Am Sonntag fanden die Favoriten zurück zur Normalform. Der Motoren-Vorteil von Honda war im Gegensatz zu den Prognosen nicht zu spüren. „Unsere Motorleute haben einen tollen Job gemacht und eine Kalibrierung gefunden, die in der Höhe keinen Nachteil mehr darstellt", hieß es im Weltmeister-Team.

Red Bulls Trumpfkarte war das Auto. Wenn maximale Flügel gefragt sind, hat der RB16B einen Vorteil. Um Abtrieb zu generieren, muss Mercedes ein tiefes und steifes Setup fahren. Sonst funktioniert die Aerodynamik nicht. Das kostet Zeit auf den Kerbs, wie schon in Monaco. Über die Renndistanz machten sich die Defizite mit erhöhtem Reifenverschleiß bemerkbar. 16,5 Sekunden Rückstand auf Verstappen sprechen eine deutliche Sprache.

Gab es eine Siegchance für Mercedes?

Verstappen legte den Grundstein für den Sieg schon auf dem 811 Meter langen Sprint in die erste Kurve. „Die zweite Reihe war wohl besser. Wir müssen uns bei Tsunoda bedanken", scherzte Red-Bull-Teamchef Christian Horner. Der Japaner hatte im Q3 beiden Red-Bull-Piloten die Chance genommen, die Mercedes-Zeiten zu unterbieten.

Pole-Sitter Bottas geriet früh unter Druck. Aus seinem Windschatten war Verstappen außen ausgeschert. Innen attackierte Hamilton den Finnen. „Wir sind zu dritt nebeneinander auf die erste Kurve zugeflogen. Das war etwas haarig. Man kommt mit hohem Tempo an. Die Reifen und die Bremsen sind kalt. Ich lag aber außen auf der Ideallinie und wusste, dass sie die Kurve nicht bekommen, wenn sie dort bremsen, wo ich gebremst habe", grinste Verstappen.

So schnappte sich der WM-Spitzenreiter beide Gegner auf einen Schlag und verwaltete die Führung anschließend locker. Bei Mercedes ärgerte man sich, dass Bottas dem Rivalen die Tür auf der Außenbahn offen hielt. „Vor Max hat sich das Meer geteilt. Wäre Valtteri weiter links gefahren, hätte er Max abblocken können", kritisierte Wolff.

Aber auch wenn Verstappen als Zweiter aus der ersten Runde gekommen wäre, hätte er wohl gewonnen. Einen Mercedes hätte sich der WM-Spitzenreiter wahlweise über einen Undercut oder Overcut geschnappt. „Wenn der Gegner ein schnelleres Auto hat, kann er tun, was er will", gaben die Mercedes-Ingenieure zu.

Nur wenn Bottas und Hamilton ihre Positionen verteidigt hätten, wäre es schwer geworden für Verstappen: „Mercedes war auf der Geraden zu schnell für uns", analysiert Technikchef Adrian Newey. „Wir hätten über die Strategie einen Mercedes überholen können, aber nicht zwei. Ein Einstopprennen gibt dir nur eine Chance."

Hätte Pérez früher stoppen sollen?

Verstappen hätte seinen Vorsprung noch weiter ausbauen können, wenn Pérez an Hamilton vorbeigekommen wäre. Die erste Möglichkeit schien sich schon in Runde 29 zu bieten, als der Welt-



Entscheidung auf den ersten Metern: Verstappen zieht auf der Außenbahn an den beiden Mercedes vorbei und schnappt sich die Führung



XPB

Doppelte Freude: Pérez durfte mit Verstappen auf dem Podium feiern. Der Mexikaner verpasste Rang 2 im Duell mit Hamilton nur um 1,1 Sekunden

die Lücke auf



MOTORSPORT IMAGES

MOTORSPORT IMAGES

Stallregie: Ferrari ordnete gleich zwei Mal den Platztausch seiner Fahrer an. Doch Konkurrent Pierre Gasly ließ sich an diesem Tag nicht bezwingen

meister nach seinem Boxenstopp hinter dem Ferrari von Charles Leclerc feststeckte und den Reifen-Vorteil nicht ausspielen konnte. Im TV-Bild wurde die Wahrscheinlichkeit für einen erfolgreichen Overcut mit mehr als 50 Prozent beziffert.

„Nach unseren Berechnungen hätte es für Checo nicht gereicht", winkten die Mercedes-Strategen ab. Stattdessen stellte der Red-Bull-Kommandostand die Strategie um. Pérez wurde erst elf Runden nach Hamilton reingeholt. Man hoffte, am Ende des Rennens mit frischeren Reifen eine Attacke zu starten. Die Rechnung ging aber nicht auf. Pérez konnte zwar aufschließen, aber nicht vorbeifahren.

Trotz der 1,2 Kilometer langen Geraden ist Überholen in Mexiko schwierig. Weil der Hintermann immer nur ganz kurz aufschließen kann. „Alle drei Runden musst du Abstand nehmen, damit die Temperaturen der Reifen, der Bremsen und des Motors wieder runterkommen", erklärt Newey.

Warum tauschte Ferrari zwei Mal die Positionen?

Ferrari profitierte von der McLaren-Pleite und eroberte Platz 3 in der WM-Wertung zurück. Ganz zufrieden war man mit den Plätzen 5 und 6 aber nicht. Die Krone im Mittelfeld ging in Mexiko an Pierre Gasly auf Rang 4. „Wir hatten eigentlich gehofft, den Alpha Tauri zu schnappen und näher an der Spitze ins Ziel zu kommen", gab sich Mattia Binotto etwas zerknirscht. Der Teamchef hatte das Rennen aus der Firmenzentrale in Maranello verfolgt.

Die Taktiker an der Strecke versuchten, Gasly mit einem Strategie-Split zu bezwingen. Leclerc wurde früh reingeholt, Sainz blieb länger draußen. „Wir wussten, dass der frühe Stopp wahrscheinlich ein Nachteil ist. Aber wir wollten Gasly reinlocken", erklärte Binotto.

Das Schicksal traf Charles Leclerc, weil der Monegasse im ersten Stint näher am direkten Gegner dran war. Und wie befürchtet ließ die Pace durch den Reifenverschleiß schnell nach. Sainz konnte mit den frischeren Gummis die Lücke zum Teamkollegen schnell zufahren. „Wir wollten keine Zeit im internen Duell verlieren. Deshalb gab es die Ansage zum Platztausch", erklärte Sainz die anschließende Stallregie.

Die Hoffnung, dass der Madrilene Gasly einholen kann, erfüllte sich nicht. Der Franzose hielt seinen Verfolger locker auf Abstand. So stellte Ferrari zwei Runden vor Schluss die alte Reihenfolge wieder her. Sainz hätte sich nur gewünscht, dass der Teamkollege früher zur Seite gefahren wäre: „Als ich zu Charles aufschloss, war er gerade am Überrunden. Da habe ich ein paar Sekunden verloren. Aus solchen Situationen müssen wir für die Zukunft lernen."

Warum kam nur ein Alfa Romeo in die Punkte?

In Mexiko war die Chance auf Punkte für Alfa Romeo größer als sonst. Mithilfe einiger Strafen der Konkurrenz ging es von den Startplätzen 10 und 11 los. Nach einer Runde lagen Antonio Giovinazzi und Kimi Räikkönen schon auf den Rängen 6 und 10. Doch nur eines der zwei Schweizer Autos landete nach 71 Runden in den Punkterängen.

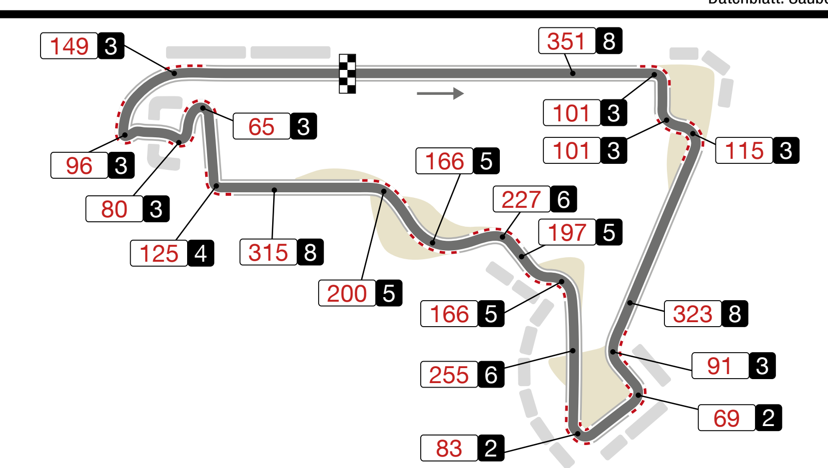
Giovinazzi wurde ungewöhnlich früh in der 16. Runde zum Reifenwechsel an die Boxen geholt. Damit fiel er hinter Daniel Ricciardo und Valtteri Bottas, die nach ihrer Startkollision ein Duell am Ende des Feldes ausfochten. Im Rückblick verlor Giovinazzi damit zu viel Zeit auf die Fahrer, die ihren Reifenwechsel so lange hinauszögerten, bis sie mehr als 22 Sekunden vor dieser Gruppe lagen. Für Sebastian Vettel, Kimi Räikkönen, Fernando Alonso und Lando Norris zahlte sich das lange Warten aus.

Giovinazzi fluchte bei der Zieldurchfahrt spöttisch: „Danke für die tolle Strategie." Teammanager Beat Zehnder verteidigte die Taktik. „Erstens beklagte sich Antonio, dass die Hinterreifen nachlassen. Zweitens dachten wir, Ricciardo und Bottas würden so schnell fahren, dass sie Antonio nicht aufhalten. Wir konnten nicht ahnen, dass Ricciardo so langsam sein würde." ■

GP MEXIKO: 18. VON 22 LÄUFEN / 07. NOVEMBER 2021

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	4,304 km
Runden:	71
Distanz:	305,354 km
Zuschauer:	136 000
Wetter:	21 Grad, sonnig
Topspeed Qualifikation:	351,5 km/h (Gasly)
Topspeed Rennen:	360,8 km/h (Stroll)
Gangwechsel/Runde:	42
Volllastanteil:	61 % (1260 m = 15,0 s)
Pole-Position bis Kurve 1:	811 Meter
Führungswechsel:	2



STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Startnummer
1	Valtteri Bottas, FIN Mercedes, 1.15,875 min	77
2	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 1.16,020 min	44
3	Max Verstappen, NL Red Bull-Honda, 1.16,225 min	33
4	Sergio Pérez, MEX Red Bull-Honda, 1.16,342 min	11
5	Pierre Gasly, F AlphaTauri-Honda, 1.16,456 min	10
6	Carlos Sainz, E Ferrari, 1.16,761 min	55
7	Daniel Ricciardo, AUS McLaren-Mercedes, 1.16,763 min	3
8	Charles Leclerc, MC Ferrari, 1.16,837 min	16
9	Sebastian Vettel, D Aston Martin-Mercedes, 1.17,746 min	5
10	Kimi Räikkönen, FIN Alfa Romeo-Ferrari, 1.17,958 min	7
11	Antonio Giovinazzi, IT Alfa Romeo-Ferrari, 1.18,290 min	99
12	Fernando Alonso, E Alpine-Renault, 1:18,452 min	14
13	Nicholas Latifi, CDN Williams-Mercedes, 1.18,756 min	6
14	Mick Schumacher, D Haas-Ferrari, 1.18,858 min	47
15	Nikita Mazepin, RUS Haas-Ferrari, 1.19,303 min	9
16	George Russell, GB[1] Williams-Mercedes, 1.18,172 min	63
17	Yuki Tsunoda, JAP[2] AlphaTauri-Honda, 1.17,158 min	22
18	Lando Norris, GB[3] McLaren-Mercedes, 1.36,830 min	4
19	Esteban Ocon, F[4] Alpine-Renault, 1.18,405 min	31
20	Lance Stroll, CDN[5] Aston Martin-Mercedes, 1.20,873 min	18

Startnummer

[1] 5 Plätze zurück wegen Getriebewechsel [2] Start von hinten wegen Einbau 4. Motor, Turbolader, MGU-H, MGU-K [3] Start von hinten wegen Einbau 4. Motor, Turbolader, MGU-H [4] Start von hinten wegen Einbau 4. Motor, Turbolader, MGU-H, MGU-K, 3. Batterie, 3. Leistungselektronik und 9. Auspuff [5] Start von hinten wegen Einbau 4. Motor, Turbolader, MGU-H, 3. Leistungselektronik, Getriebewechsel

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1]	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	Verstappen	71/65[2]	1:38.39,086 h = 185,716 km/h	m/h	1 (21,908 s)	1.18,999 min
2.	Hamilton	71	+ 16,555 s	m/h	1 (22,373 s)	1.19,820 min
3.	Pérez	71/6	+ 17,752 s	m/h	1 (22,114 s)	1.19,468 min
4.	Gasly	71	+ 1.03,845 min	m/h	1 (22,549 s)	1.20,510 min
5.	Leclerc	71	+ 1.21,037 min	m/h	1 (22,085 s)	1.20,665 min
6.	Sainz	70		m/h	1 (22,031 s)	1.20,081 min
7.	Vettel	70		m/h	1 (22,277 s)	1.20,460 min
8.	Räikkönen	70		m/h	1 (22,424 s)	1.20,713 min
9.	Alonso	70		m/h	1 (23,985 s)	1.20,711 min
10.	Norris	70		m/h	1 (22,534 s)	1.20,617 min
11.	Giovinazzi	70		m/h	1 (22,205 s)	1.21,523 min
12.	Ricciardo	70		m/h/m	2 (1.00,941 min)	1.21,069 min
13.	Ocon	70		s/h	1 (23,100 s)	1.21,348 min
14.	Stroll	69		m/h/m	2 (49,642 s)	1.20,930 min
15.	Bottas	69		m/h/m/s/s	4 (1.43,250 min)	1.17,774 min
16.	Russell	69		m/h	1 (21,984 s)	1.22,016 min
17.	Latifi	69		m/h/m	2 (46,420)	1.21,546 min
18.	Mazepin	68		m/h/m	2 (48,731 s)	1.21,402 min
19.	Schumacher	0	Unfall (P 14)	m		
20.	Tsunoda	0	Unfall (P 17)	s		

1) Reifenfolge: s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate; 2) Runden in Führung; 3) 10 Sekunden addiert; 4) 5 Sekunden addiert; 5) 30 Sekunden addiert; 6) 20 Sekunden addiert

Bestwerte in Rot. S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box

FAHRER-WM

1.	Verstappen	9*	312,5 Punkte
2.	Hamilton	5	293,5 Punkte
3.	Bottas	1	185 Punkte
4.	Pérez	1	165 Punkte
5.	Norris		150 Punkte
6.	Leclerc		138 Punkte
7.	Sainz		130,5 Punkte
8.	Ricciardo	1	105 Punkte
9.	Gasly		86 Punkte
10.	Alonso		60 Punkte
11.	Ocon	1	46 Punkte
12.	Vettel		42 Punkte
13.	Stroll		26 Punkte
14.	Tsunoda		20 Punkte
15.	Russell		16 Punkte
16.	Räikkönen		10 Punkte
17.	Latifi		7 Punkte
18.	Giovinazzi		1 Punkt

* Anzahl Siege

QUALI-DUELLE

Hamilton – Bottas	13 : 5
Verstappen – Pérez	16 : 2
Ricciardo – Norris	8 : 10
Vettel – Stroll	10 : 8
Alonso – Ocon	9 : 9
Leclerc – Sainz	13 : 5
Gasly – Tsunoda	18 : 0
Räikkönen – Giovinazzi	5 : 11
Giovinazzi – Kubica	2 : 0
Schumacher – Mazepin	15 : 3
Russell – Latifi	17 : 1

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Mercedes	6*	478,5 Punkte
2.	Red Bull-Honda	10	477,5 Punkte
3.	Ferrari		268,5 Punkte
4.	McLaren-Mercedes	1	255 Punkte
5.	Alpine-Renault	1	106 Punkte
6.	AlphaTauri-Honda		106 Punkte
7.	Aston Martin-Mercedes		68 Punkte
8.	Williams-Mercedes		23 Punkte
9.	Alfa Romeo-Ferrari		11 Punkte

GP MEXIKO, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Valtteri Bottas	Mercedes	1.18,341 min	28
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,076 s	24
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,123 s	28
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,269 s	20
5.	Pierre Gasly	AlphaTauri	+ 0,644 s	23
6.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,122 s	26
7.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,315 s	26
8.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,326 s	20
9.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,418 s	20
10.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,517 s	27
11.	Yuki Tsunoda	AlphaTauri	+ 1,670 s	30
12.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,685 s	26
13.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,689 s	27
14.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,932 s	25
15.	Lando Norris	McLaren	+ 1,960 s	26
16.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,003 s	27
17.	George Russell	Williams	+ 2,176 s	23
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 3,239 s	23
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 3,803 s	27
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 4,478 s	24

GP MEXIKO, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1:17,301 min	28
2.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,424 s	31
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,509 s	26
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,570 s	26
5.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,017 s	29
6.	Pierre Gasly	AlphaTauri	+ 1,128 s	29
7.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,304 s	28
8.	Yuki Tsunoda	AlphaTauri	+ 1,343 s	31
9.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,380 s	32
10.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,431 s	27
11.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,540 s	25
12.	Lando Norris	McLaren	+ 1,678 s	27
13.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,926 s	31
14.	Esteban Ocon	Alpine	+ 2,130 s	37
15.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 2,220 s	7
16.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,319 s	30
17.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 2,429 s	36
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 3,519 s	17
19.	Nikita Mazepin	Haas	+ 4,280 s	28
20.	George Russell	Williams	keine Zeit	2

GP MEXIKO, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1.	Sergio Pérez	Red Bull	1.17,042 min	15
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0.193 s	12
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0.651 s	14
4.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0.684 s	17
5.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1.005 s	20
6.	Yuki Tsunoda	AlphaTauri	+ 1.013 s	25
7.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1.097 s	15
8.	Pierre Gasly	AlphaTauri	+ 1.178 s	18
9.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1.189 s	20
10.	Lando Norris	McLaren	+ 1.288 s	16
11.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1.328 s	20
12.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1.507 s	22
13.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1.532 s	19
14.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1.590 s	17
15.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1.823 s	15
16.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1.975 s	17
17.	George Russell	Williams	+ 2.187 s	19
18.	Mick Schumacher	Haas	+ 2.214 s	14
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2.289 s	12
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 3.455 s	15

STATISTIK DES WOCHENENDES

19

Valtteri Bottas hat in Mexiko seine 19. Pole-Position eingefahren. So oft stand noch kein Nichtweltmeister auf dem besten Startplatz. Zuvor hielt der Franzose René Arnoux den Rekord mit 18 Poles. Für seine Pole-Position erhielt Bottas eine ganz besondere Trophäe. Jackie Stewart überreichte dem Finnen eine exakte Replika eines alten Rennhelms der argentinischen Rennlegende Juan-Manuel Fangio. Noch eine interessante Zahl: In den letzten zehn Mexiko-Rennen standen immer unterschiedliche Piloten auf der Pole-Position: Valtteri Bottas (2021), Charles Leclerc (2019), Daniel Ricciardo (2018), Sebastian Vettel (2017), Lewis Hamilton (2016), Nico Rosberg (2015), Nigel Mansell (1992), Riccardo Patrese (1991), Gerhard Berger (1990), Ayrton Senna (1989).

ZITAT DES RENNENS

„Ich mache Daniel keinen großen Vorwurf, was den Crash am Start angeht. So etwas kann in dieser Situation leicht passieren. Er hat damit ja auch sein eigenes Rennen zerstört.“

Valtteri Bottas, Mercedes



MERCEDES

Valtteri Bottas bekam für seine 19. Pole-Position einen Fangio-Helm

FAHRERNOTEN


09/10 Ø 8,50
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

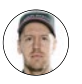

08/10 Ø 7,00
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1


10/10 Ø 9,17
Max Verstappen
Red Bull Racing


08/10 Ø 7,00
Sergio Pérez
Red Bull Racing


07/10 Ø 8,22
Lando Norris
McLaren

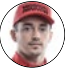

06/10 Ø 6,78
Daniel Ricciardo
McLaren

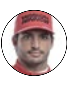

09/10 Ø 6,78
Sebastian Vettel
Aston Martin


03/10 Ø 6,33
Lance Stroll
Aston Martin


08/10 Ø 7,78
Fernando Alonso
Alpine F1


06/10 Ø 6,72
Esteban Ocon
Alpine F1


07/10 Ø 8,11
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari


08/10 Ø 7,61
Carlos Sainz
Scuderia Ferrari


10/10 Ø 8,06
Pierre Gasly
Scuderia AlphaTauri


06/10 Ø 5,56
Yuki Tsunoda
Scuderia AlphaTauri


09/10 Ø 6,13
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing


06/10 Ø 6,17
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing


06/10 Ø 6,56
Mick Schumacher
Haas F1 Team


06/10 Ø 5,00
Nikita Mazepin
Haas F1 Team


06/10 Ø 7,61
George Russell
Williams


05/10 Ø 5,78
Nicholas Latifi
Williams



Neue Deutsche

Audi und Porsche stehen unter Zeitdruck. Bis zum 15. Dezember muss eine Entscheidung fallen, ob und wie man ab 2026 in die Formel 1 einsteigt. Kauft man ein Team, oder ist man nur Motorenpartner?

Von: **Michael Schmidt**

Es ist das heißeste Gerücht im Fahrerlager. Audi will McLaren kaufen und Porsche sich ab 2026 mit Red Bull zusammenspannen. Tatsache ist: Audi und Porsche haben mit vier Teams über eine mögliche Zusammenarbeit gesprochen. Das sind nach MSa-Informationen McLaren, Red Bull, Williams und Sauber. Ausgelotet werden unterschiedliche Konstellationen: vom Kauf des Rennstalls bis zu einer Partnerschaft mit mehr oder weniger Mitspracherecht. Doch zuerst einmal muss in Wolfsburg, Ingolstadt und Zuffenhausen die Grundsatzfrage geklärt werden, ob man überhaupt in die Königsklasse einsteigt, und wenn ja, ob Audi und Porsche im Doppelpack oder nur allein.

Die Vorstandschefs sind offenbar für die Doppellösung. Über die soll dann Anfang Dezember im Konzernvorstand abgestimmt werden. Die beiden deutschen Premiumhersteller stehen unter Zeitdruck. Die FIA will das neue Motorenreglement ab 2026 auf seiner Weltratssitzung am 15. Dezember verabschieden. Es wurde extra so hingebogen, dass Audi und Porsche damit gut leben können. Ein V6-Turbo ohne MGU-H mit einem verdreifachten Anteil an elektrischer Leistung und nachhaltigem Kraftstoff. Die Formel 1 macht dieses Reglement aber von einer verbindlichen Zusage der Volkswagen-Töchter abhängig.

Bis es so weit ist, müssen noch viele Fragen geklärt werden. Einen Motor zu bauen, ist eine Sache. Man braucht auch das entsprechende Team dazu. Und da bauen sich einige Hürden auf. Die Ideallösung aus Sicht der Konzernlenker sieht offenbar so aus: Audi kauft McLaren, entweder die ganze Firma oder nur den Rennstall. Porsche geht mit Red Bull eine Partnerschaft ein, so wie jetzt Honda.

> „Williams braucht Jahre, bis sie wieder ein Topteam sind. Sofort siegfähig wäre Porsche nur mit uns. Es wäre aus deren Sicht die bessere Lösung.“
>
> Helmut Marko

McLaren hat im Moment aber offenbar kein großes Interesse an einem Verkauf. Erst im Dezember 2020 hatte sich die US-Sportagentur MSP Sports Capital für 185 Millionen Pfund bei McLaren zu 15 Prozent eingekauft. Die Amerikaner wollen 2022 auf 33 Prozent aufstocken. Seit sich herumgesprochen hat, wie die Formel 1 boomt, herrscht Goldgräberstimmung. Für McLaren wird man bald schon eine Milliarde Dollar auf den Tisch legen müssen. Viele Teams sind unverkäuflich. Einen Besitzerwechsel könnte man sich mittelfristig nur bei Williams, Sauber und Alpha Tauri vorstellen. Mit jedem Jahr werden die Teams teurer.

Porsche mit Red Bull?

Doch auch eine Motorenpartnerschaft, wie sie Porsche im Auge hat, ist teuer. Die Antriebseinheiten müssten gratis an Red Bull geliefert werden, der Schriftzug auf dem Auto kostet Geld und ein Mitspracherecht bei den Fahrern noch einmal obendrauf. Deshalb erzählt man sich im Fahrerlager die Geschichte, dass Porsche als Alternative Williams im Visier hat. „Die brauchen mehr als drei Jahre, bis sie wieder ein Topteam sind. Sofort siegfähig wären sie nur mit uns“, glaubt Red-Bull-Sportchef Helmut Marko.



Am liebsten würden Audi und Porsche bestehende Teams übernehmen, um selbst bestimmen zu können

Welle

SEAN BULL DESIGN

Eine Allianz mit Red Bull wäre für Porsche auch aus technischen Gründen interessant. Die Schwaben müssten ihre Motorenabteilung erst einmal auf F1-Niveau aufrüsten. Wer heute einen entsprechenden Prüfstand bei den Experten von AVL bestellt, wartet anderthalb Jahre. Red Bulls neue Powertrain-Fabrik bekommt gerade sechs Prüfstände geliefert.

Im Moment ist der Plan, dass Red Bull für 2026 eigene Motoren baut. „Wir werden mit der Entwicklung beginnen, sobald das Reglement steht", bestätigt Marko. Sollte Porsche an einer Zusammenarbeit interessiert sein oder Honda an eine Rückkehr denken, könnte die Motorenfabrik in Milton Keynes Vorarbeit leisten. Red Bull hält sich alle Optionen offen. Der Service-Vertrag mit Honda wird deshalb nur Jahr für Jahr verlängert.

Die Konkurrenz wacht mit Argusaugen darüber, was bei Red Bull passiert. Mercedes, Renault und Ferrari werden nicht akzeptieren, dass Porsche und Red Bull parallel entwickeln und am Ende ihre Erfahrungen zusammenwerfen. „Da hätten sie ja doppelt so viele Prüfstandsstunden wie wir. Und es wäre eine Verletzung des Kostendeckels, weil in diesem Fall zwei Firmen mit doppeltem Budget an einem Motor arbeiten", heißt es in Kreisen der Etablierten. Die Nervosität ist ohnehin groß im Lager der Platzhirsche. Es wurde lange gerungen, um den gerade noch erträglichen technischen Kompromiss. Man will Audi und Porsche dabeihaben, ihnen aber nicht den roten Teppich auslegen.

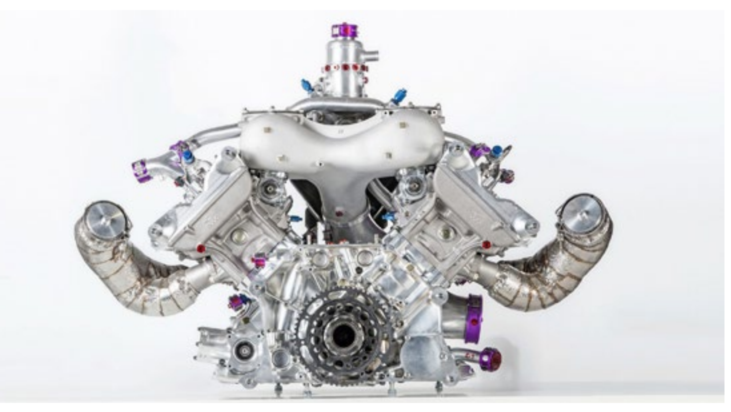
Die deutschen Neulinge gehen jedoch nicht ganz unvorbereitet in das Formel-1-Abenteuer. Nach dem Le-Mans-Ausstieg wurde in Stuttgart ein V6-Turbo mit dem Ziel entwickelt, mit Red Bull in die Formel 1 einzusteigen. Er lief 2018 sogar schon auf dem Prüfstand. Kurz vor einer Einigung kippte der Vorstand das Projekt. Immerhin haben es die Neulinge geschafft, dass die MGU-H beerdigt wird. Da war die Angst groß, den Erfahrungsvorsprung von Mercedes, Ferrari und Renault nicht zeitnah aufholen zu können. Auf der anderen Seite bekamen die deutschen Autokonzerne nicht durch, dass auch an der Vorderachse rekuperiert wird. Das Establishment fürchtet, dass Audi und Porsche da zu viel von ihrer Le-Mans-Erfahrung profitieren könnten.

Das Ringen um einen Kompromiss zog sich so in die Länge, dass der geplante Start der neuen Motorenformel auf 2026 verschoben werden muss. Das gibt den Neueinsteigern genügend Zeit, etwas Gutes zu schaffen. ■



RED BULL

Red Bull hält sich nach dem Ausstieg von Honda alle Optionen offen



PORSCHE

Porsche hat aus seinem Le-Mans-Projekt schon Turbo-Hybrid-Erfahrung



MCLAREN

Audi will McLaren kaufen. Doch die Firma aus Woking wird immer teurer

AUS DEM FAHRERLAGER

BOTTAS MIT PLATTFUSS

Valtteri Bottas reiste nach dem Grand Prix in Austin durch die USA. In Kansas nahm der Finne an einem Radrennen über 60 Kilometer teil. In der ersten Hälfte des Rennens mischte Bottas in der Spitzengruppe mit. Dann hatte er einen Plattfuß. Der WM-Dritte radelte tapfer weiter und kam noch in den Top 10 ins Ziel.

MEHR FANS ALS KARTEN

Der sechste GP Mexiko war wie seine Vorgänger wieder ausverkauft. An drei Tagen strömten 350 000 Zuschauer in das Autodromo. „Wir hätten jeden Tag 40 000 Tickets mehr verkaufen können, sind aber mit der Kapazität am Limit", bedauerte Promoter Alejandro Soberon. Er nennt drei Gründe für den Andrang auf die Karten: „Die Leute waren nach einem Jahr Pause ausgehungert. Netflix bringt uns neue Fans. Und Pérez bei Red Bull war auch ein Faktor."

ZURÜCK ANS LENKRAD

Beim GP Japan 2003 fuhr Jos Verstappen sein letztes F1-Rennen. 2009 nahm er noch einmal in Le Mans teil. Danach kümmerte sich der mittlerweile 49-jährige Holländer um die Karriere seines Sohnes. Jetzt setzt sich Verstappen senior wieder hinter das Steuer. Er trainiert gerade in einem Citroën C3 für einen Lauf zur niederländischen Rallye-Meisterschaft. „Mein Vater bereitet sich ernsthaft vor. Er ist auch in einem Rallyeauto schnell, muss sich aber erst daran gewöhnen, dass da ein Beifahrer neben ihm sitzt", berichtet Max.



RED BULL

Pérez heizte das F1-Fieber an

SHOWRUN IN DER STADT

Sergio Pérez heizte am Mittwoch vor dem Grand Prix die Stimmung bei seinen Fans schon einmal an. Der Mexikaner fuhr einen Red Bull RB7 von 2011 auf Mexiko-Citys berühmtester Straße, dem Paseo de la Reforma. 140 000 Zuschauer säumten die Meile. Einige hatten sogar gezeltet, um sich die besten Plätze für den Showrun zu sichern.

HAMILTON WARNT

Lewis Hamilton kritisiert die Fußballspieler in ihrem Umgang mit Corona. „Sie nehmen die Krankheit nicht mehr wirklich ernst. Deshalb gibt es auch so viele Fälle dort. Ich war in diesem Jahr auf zwei Veranstaltungen außerhalb der Formel 1. Bei beiden durfte nur rein, wer geimpft und getestet war. Ich halte mich weiter strikt an die Covid-Regeln, auch wenn sie aufgehoben sind."

NEUE FORMEL-1-FANS

Die Formel 1 findet immer mehr neue Fans. Die Serienbosse von Liberty Media haben verraten, dass 70 Prozent der Ticketkäufer beim Texas-Rennen in Austin zum ersten Mal überhaupt einen Grand Prix besucht haben. Beim ersten Vorverkauf für das Rennen in Miami waren alle verfügbaren Karten innerhalb von Minuten verkauft, obwohl es bei Preisen von mehr als 600 Euro losging.

INITIATIVE FÜR SICHERHEIT

Die FIA hat zusammen mit den 20 F1-Piloten in Mexiko eine Initiative gestartet, um für das Tragen von Helmen beim Motorrad-Fahren zu werben. Zusammen mit Herstellern wurde ein günstiges Helm-Modell entwickelt, das den aktuellen Sicherheitsnormen entspricht. Der Helm wurde dann in den Designs der 20 Fahrer lackiert und in Mexiko präsentiert.



FIA/SCHUMACHER

Mehr Sicherheit durch neue Helme

KOMMENTAR

Im nächsten Jahr werden sich die Formel-1-Fans umstellen müssen. Nicht nur, weil wir völlig neue Autos bekommen. Auch an den Abläufen ändert sich einiges. Ein GP-Wochenende beginnt ab 2022 erst am Freitag. Die erste Hälfte des Tages gehört den Medien. Die Teams müssen ihre Autos präsentieren und neue Teile zeigen und erklären. Zeigen ist gut, erklären fragwürdig. Das werden nichtssagende Pressetexte. Lasst die Journalisten die Arbeit machen und mit den Ingenieuren reden. Dabei kommt mehr raus. Gefahren wird erst Freitagnachmittag um 13 und 16 Uhr jeweils eine Stunde. Wenn es allen Beteiligten wirklich einen Tag spart, macht es Sinn. Der Plan, schon am Freitag mit einer Referenz-Spezifikation in den Parc fermé einzusteigen, damit man in den ersten beiden Trainingssitzungen neue Teile testen kann, die dann wieder abgebaut werden müssen, scheitert am Widerstand der Topteams. Sie wollen weiter einen Tag Puffer haben, um neue Teile noch Freitagabend an die Rennstrecke bringen zu können. Eine sinnlose Übung. Irgendwann läuft die Frist für neue Teile aus. Wer es nicht schafft, muss halt bis zum nächsten Rennen warten. Teilenachlieferungen kosten nur Geld. Da muss man die Teams vor sich selbst schützen. Auch der Getriebe-Pool treibt die Kosten nach oben. Jedes Team darf für die 23 Rennen aus einem Kontingent von fünf Getrieben frei wählen. Das zwingt die Teams, mehr Kraftübertragungen mitzunehmen, weil es dann wie beim Motor Einheiten geben wird, die nur freitags zum Einsatz kommen. Die Q2-Reifenregel entfällt. Sie war schon lange überflüssig, weil sie nur den Top-Teams geholfen hat, die es geschafft haben, mit dem Medium-Reifen durch das Q2 zu kommen. Ich verstehe aber nicht, warum es dann freie Reifenwahl für das Rennen gibt. Jeder sollte auf dem Reifen starten, mit dem er sich qualifiziert hat. Das ist in der Regel der Soft-Reifen, der meistens nicht der ideale Rennreifen ist. Was sich nur gut für das Rennen auswirken kann. ■



XPB

Die Teams müssen ihre Autos 2022 immer freitags der Presse vorstellen



Michael Schmidt
Redakteur

Was halten Sie von den neuen Regeln? Schreiben Sie uns an:
msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

Chance für Rookies

Die Formel-1-Teams müssen 2022 zwei Freie Trainings für Nachwuchsfahrer reservieren. Damit soll den jungen Piloten die Chance gegeben werden, ihr Talent zu zeigen.

Von: **Tobias Grüner**

Die F1-Piloten beklagen sich immer wieder darüber, dass sie im Gegensatz zu anderen Sportlern keine Chance haben, ihren Beruf richtig zu trainieren. Aus Kostengründen sind private Tests nur mit alten Autos erlaubt. Nachwuchspiloten bekommen kaum eine Chance, mal ein Formel-1-Auto zu testen. Doch das soll sich nächstes Jahr ändern. Nach den letzten Plänen muss jedes Team zwei Freitagssitzungen an Neulinge abtreten. Dabei soll im Reglement festgeschrieben werden, dass jeder Stammfahrer einmal aussetzen muss.

Auch bei den offiziellen Testfahrten gibt es News. Der übliche Test nach dem Finale in Abu Dhabi wird 2022 von zwei auf einen Tag reduziert, damit die Mechaniker nach der Saison früher zu ihren Familien zurückkehren können. Kurz wurde überlegt, den Test direkt am Montag anzuhängen. Doch das hätte für die Mechaniker eine Nachtschicht bedeutet. Also wird Dienstag gefahren. Um die Reduzierung zu kompensieren, dürfen die Teams an dem Testtag zwei Autos einsetzen und nicht nur eines. ■



XPB

Die Teams müssen ihre Autos 2022 jungen Fahrern zur Verfügung stellen

Formel 1

Neuer GP-Zeitplan

Die Formel 1 bekommt nicht nur neue Autos, sondern auch einen neuen Zeitplan und neue Prozeduren. Die Teams müssen ab 2022 ihre Autos und alle Neuentwicklungen der Presse zeigen.

Von: **Michael Schmidt**

Das F1-Management setzt seinen Kurs fort, die Königsklasse zu modernisieren und zu entrümpeln. Wegen der gestiegenen Anzahl von Rennen soll das Grand-Prix-Programm um einen Tag gekürzt werden. Offiziell beginnt ein Rennwochenende ab 2022 erst am Freitag. Die erste Hälfte des Tages gehört den Medien. Ab Nachmittag wird gefahren, in zwei Sitzungen zu je einer Stunde von 13 bis 14 Uhr und von 16 bis 17 Uhr.

Der Plan, den Parc Fermé gleich mit dem ersten Training beginnen zu lassen, scheitert offenbar am Widerstand einiger Rennställe. Die Topteams wollen weiter bis Freitagabend neue Teile an die Strecke bringen dürfen, die sie vorher angemeldet haben. Neu ist, dass die Teams verpflichtet werden, ihre Autos am Freitagmorgen öffentlich in der Boxengasse auszustellen und neue Entwicklungen, soweit sie aerodynamische Flächen betreffen, den Pressevertretern zu präsentieren. Das übliche Versteckspiel soll dann nur noch unter der Verkleidung stattfinden.

Mit dem Getriebe wird ab 2022 wie mit den Motoren verfahren. Jeder Fahrer bekommt einen Pool von fünf Kraftübertragungen für die ganze Saison zur Verfügung, die frei durchgewechselt werden können. Wird das Kontingent überschritten, soll es Strafen geben. Aktuell muss ein Getriebe sechs Rennen am Stück durchhalten muss. Bei Defekten muss ein Pilot fünf Startplätze zurück. ■


MOTORSPORT IMAGES

Die Freitagstrainings beginnen nächste Saison immer erst am Nachmittag

NACHRICHTEN

HOHE FRACHTKOSTEN

Die Formel 1 kämpft mit stark gestiegenen Frachtkosten. Die Seefracht ist in den letzten zwei Jahren um den Faktor zwölf gestiegen. Luftfracht ist bis zu fünf Mal teurer. „In unserem Budget ist der Kostenfaktor Fracht um 25 Prozent gestiegen“, berichtet McLaren-Einsatzleiter Andrea Stella. Ein Problem sind auch begrenzte Frachtkapazitäten. Die Formel 1 hat immer noch keine Cargoplätze gefunden, um die Autos nach dem Saisonfinale in Abu Dhabi zurück nach Europa zu fliegen.

Q2-REIFENREGEL WEG

2022 entfällt die Regel, dass die Top-10-Piloten auf dem Reifen starten müssen, mit dem sie im Q2 ihre Bestzeit gefahren sind. Das sollte ursprünglich dem Mittelfeld helfen, erwies sich aber als Eigentor. Profiteure waren die Teams, die es auf Medium-Reifen ins Q3 geschafft hatten.

GP CHINA BIS 2025

2022 findet der GP China nicht statt. Wegen der Corona-Krise erlaubt China keine ausländischen Besucher. In der Saison 2023 kehrt Shanghai in den Kalender zurück. Der Vertrag wurde bis 2025 verlängert. Auch Bahrain, Singapur und Abu Dhabi stehen vor einer Verlängerung.

HAAS VERKAUFT NICHT

Nachdem Michael Andretti und seine Investorengruppe bei Alfa Sauber abgeblitzt sind, wäre Haas die nächste Adresse. Andretti hatte Gene Haas schon einmal gefragt, ob der Rennstall zum Verkauf stehe. Der CNC-Maschinen-König bleibt bei seiner Antwort: „Wir verkaufen nicht.“

AUS FÜR ZENDELI

Lirim Zendeli hat seinen Abschied aus der Formel 2 bekannt gegeben. Aus finanziellen Gründen wird der Bochumer nicht bei den letzten Rennen des Jahres in Saudi Arabien und Abu Dhabi an den Start gehen.



Meisterlich: Christopher Mies (l.) holte seinen zweiten Titel, Ricardo Feller (r.) den ersten

An Land gezogen

Christopher Mies und Ricardo Feller haben beim Finale des ADAC GT Masters am Nürburgring wortwörtlich den ganz dicken Fisch an Land gezogen. Land-Motorsport holte nicht nur den Fahrertitel, sondern auch die Junior- und Teamwertung. Es ist das zweite Triple nach 2016 für das Team.

Von: **Bianca Leppert**

From Dusk Till Dawn. Der berühmte Filmtitel ist die passende Überschrift für das, was die Mannschaft von Land-Motorsport am Sonntag an Emotionen in der Eifel erlebt hat. Vom Finale in der Abenddämmerung – wo man bis zur letzten Sekunde um den Titel zitterte und in Jubel ausbrach – bis zum Feiern im Morgengrauen.

Es war tatsächlich eine ganz spezielle Atmosphäre, als die Startnummer 29 gegen 17 Uhr schon fast im Dunkeln die Ziellinie als Zehnter kreuzte und neben der Strecke die Feuer-Technik zur Feier des Saisonendes loderte. Ricardo Feller war die Minuten davor ebenfalls „on fire“, denn obwohl man nach dem Samstagsrennen mit einem großen Polster von 17 Punkten auf Toksport WRT ins Finale ging, hing der Titel zum Schluss am seidenen Faden. Weil auch Konkurrent SSR Performance am Sonntag die letzten Chancen in Führung wahrte, durfte der Land-Audi nicht schlechter als auf Platz 13 ins Ziel kommen. Und das war zwischenzeitlich gar nicht so unwahrscheinlich.

Premiere für Feller

Letztlich behielten bei Land aber alle die Nerven und Platz 10 genügte für den Triple-Titelgewinn. „Es ist ein Megagefühl, dass es geklappt hat“, sagte Christopher Mies. „Das Rennen war reiner Nervenkitzel. Es war von Anfang an brutal eng, aber es hat am Ende gereicht. Es war sehr emotional heute.“ Für Mies ist es wie für sein Team Land-Motorsport bereits der zweite Fahrertitel, für Kollege Feller die Premiere. „Ich habe schon früher, als ich Formel 4 gefahren bin, davon geträumt, ADAC GT Masters zu fahren“, sagte der 21-Jährige, der mit 16 (!) die erste Saison in der deutschen GT-Serie absolvierte. Auch der Juniortitel ging an Feller, daneben holte das Team aus dem Westerwald rund um Christian und Wolfgang Land auch den Pokal für die Teamwertung und machte damit das Triple perfekt. „Ich bin unfassbar stolz auf die gesamte Crew“, sagte Land junior. „Wir waren ein eingeschworenes Team, das das ganze Jahr an einem Strang gezogen hat. Was uns heute zum zweiten Mal gelungen ist, ist unglaublich.“

> „Mit dem Stopp im zweiten Rennen ist uns der einzige Fehler der Saison passiert. Wir haben uns zu sehr auf den Porsche konzentriert.“
>
> Christopher Mies, Land

Nur wie kam es eigentlich dazu? Sagen wir einmal so: Die Ausgangslage war mit fünf Kandidaten im engeren Favoritenkreis vor dem Finale durchaus spannend. Die erste Vorentscheidung am Samstag war allerdings eher fad. Feller holte die Pole-Position und schließlich mit Mies einen Start-Ziel-Sieg. Der SSR-Porsche von Jaminet/Ammermüller brachte sich mit Position 2 wieder ins Spiel und auch Stolz/Engel hatten im Toksport-WRT-Mercedes mit Platz 4 Schadensbegrenzung betrieben.

Es war aber ein erster Rückschlag. Denn man lief durch das Boxenstopp-Timing auf Audi-Pilot Dennis Marschall auf, was wertvolle Zeit kostete und die Kutscher nicht sehr erfreute. „Das waren zwei Sekunden“, sagte Stolz, und Engel ergänzte: „Er stand uns da im Weg. Das hat uns zwei Plätze gekostet.“

Zudem lässt sich die Strategie von Toksport hinterfragen. Während SSR und Land auf neue Reifen setzten, weil für Sonntag eher eine Chance auf Regen bestand, wollte man sich den Joker aufsparen. Allerdings regnete es im Sonntags-Quali, im Rennen gingen daher sowieso alle mit neuen Slicks an den Start. Die Rechnung ging nicht auf.

Immerhin zählte man neben SSR zu den drei letzten Titelkandidaten für Sonntag. Mit 17 Punkten war man härtester Verfolger des Land-Duos. Der SSR-

Porsche konnte den Rückstand im Sonntagsquali mit Startplatz 2 bei nassen Bedingungen und den zwei entsprechenden Bonus-Punkten von 25 auf 23 verkürzen. Für Engel ging die Pechsträhne weiter. „Ich hatte weder Funk noch Rundenzeiten angezeigt bekommen", sagte der Wahl-Monegasse. Mehr als Startplatz 7 war damit in dem wegen Nebel um mehr als zwei Stunden verzögerten Zeitfahren nicht drin. Mies landete mit Zusatzgewicht an Bord auf einem soliden vierten Rang.

Rote Flagge nach Unfall

Auf dem Weg in die Startaufstellung war man sich bei SSR Performance gar nicht mehr so sicher, ob man überhaupt um den Titel kämpfen kann. Das Getriebe machte komische Geräusche. Da half auch die Rennunterbrechung nach nur einer Runde nicht weiter, um den Fehler zu finden, und man einigte sich auf Beten. Die rote Flagge wurde wegen eines Unfalls zwischen Joos-Pilot Jannes Fittje und Rutronik-Pilot Pierre Kaffer gezeigt. Kaffer war dem Porsche hintendrauf gekracht, nachdem der sich durch eine Berührung von der Strecke kreiselte. Beide wurden mit dem Hubschrauber ins Krankenhaus gebracht, weil sie über Rückenbeschwerden klagten. Nach der Pause entschied man sich beim Restart um 16.17 Uhr, das Rennen nur noch auf 43 Minuten zu beschränken, weil sonst die Sichtverhältnisse zum Problem geworden wären.

Das Highlight der Anfangsphase: Engel, der beim ersten Start bis auf Rang 3 vorkam, schnappte sich nach nur wenigen Runden die Führung – unter einem schlechten Stern. Denn die Rennleitung hatte bereits eine Durchfahrtsstrafe ausgesprochen. Dass er bis auf Rang 3 nach vorne kam, hatte in den Augen von Sven Stoppe auch mit dem Manöver zu tun, bei dem er Thomas Preining hinten links auf die Ecke fuhr und sich daraufhin als Kettenreaktion auch Dries Vanthoor aus dem Rennen kreiselte.

Klar, dass Engel hinterher vor Wut kochte. Seiner Meinung nach zog Preining einfach nach innen. Bei Mercedes-AMG fand man das Strafmaß etwas zu hart und hätte eher für eine Penalty Lap plädiert, die nicht gleich das komplette Rennen und damit eben auch die Titelchancen ruiniert hätte.

SSR einziger Konkurrent

Blieb folglich nur der SSR-Porsche, der in Runde 7 (aufgrund des veschobenen Boxenstoppfensters) als Erster an die Box kam und schließlich die Führung übernahm. Bei Land coverte man die Strategie eine Runde später, fand sich, nachdem alle an der Box waren, aber nur auf Platz 12 wieder. „Da ist uns der einzige Fehler in der ganzen Saison unterlaufen", sagte Mies. „Wir haben uns zu sehr auf den SSR-Porsche konzentriert." Klar, denn der restliche Zug kam erst in Runde 12 rein. Und die profitierten davon, dass die Pirelli-Pneus nach der Pause von Runde zu Runde immer mehr auf Temperatur kamen und damit bessere Rundenzeiten raussprangen.

Das Resultat: Feller musste sich wie wild gegen den Lamborghini von Maximilian Paul und den Audi von Kim-Luis Schramm wehren, ging aber kein Risiko ein und rettete Platz 10. Eben eine Meisterleistung, in dieser Situation cool zu bleiben. ■ ▷



ADAC GT MASTERS

Start am Sonntag: Klaus Bachler stand auf Pole, direkt dahinter SSR


ADAC GT MASTERS

Christian und Wolfgang Land

NACHRICHTEN

FLIEGENDES GESCHOSS
Vor dem ADAC-GT-Masters-Wochenende absolvierten die Teams am Donnerstag einen Testtag. Dabei kam es zu einem kuriosen Vorfall: Bei Zakspeed flog eine Druckluftflasche durch das Boxenrolltor ins Fahrerlager und traf unter anderem den benachbarten Toksport-WRT-Auflieger auf der Seite. Zurück blieb eine heftige Delle, die an einen Granateneinschlag erinnerte. Glücklicherweise war es am Donnerstag noch so leer hinter der Box im Fahrerlager, dass niemand verletzt wurde.

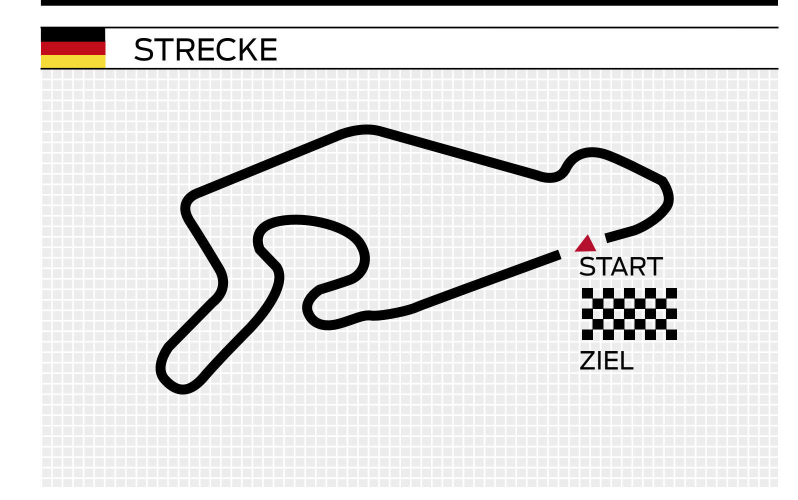
NEUE PHOENIX-STRUKTUR
Phoenix Racing stellt sich neu auf und parkt das bisherige Unternehmen vorerst, hat dafür aber Phoenix Customer Racing gegründet. Hintergrund: Ohne Werksauftrag von Audi, auf den man bis dato noch wartete, musste Teamchef Ernst Moser umplanen. In diesem Rahmen wurde auch vielen Mitarbeitern gekündigt, ein Teil davon macht in der neuen Konstellation weiter. Der Fokus liegt nun mehr auf Kundenfahrzeugen.

NACHHALTIGER SPRIT
Ab 2022 will das ADAC GT Masters mit Kraftstoffen fahren, die eine Schadstoffeinsparung von 50 Prozent bringen sollen. Der Bio-Anteil soll zwischen 10 und 20 Prozent liegen. Derzeit ist Shell noch der Kraftstoff-Partner.

RESULTATE ADAC GT MASTERS 2021

NÜRBURGRING (D) 3,629 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Ricardo Feller	1.26,688 min
2.	Luca Stolz	+ 0,072 s
3.	Mirko Bortolotti	+ 0,083 s
4.	Sven Müller	+ 0,140 s
5.	Raffaele Marciello	+ 0,148 s
6.	Mathieu Jaminet	+ 0,172 s
7.	Maximilian Paul	+ 0,191 s
8.	Christian Engelhart	+ 0,226 s
9.	Joel Eriksson	+ 0,240 s
10.	Rolf Ineichen	+ 0,268 s
11.	Tim Zimmermann	+ 0,334 s
12.	Jesse Krohn	+ 0,432 s
13.	Charles Weerts	+ 0,468 s
14.	Mike Ortmann	+ 0,558 s
15.	Kim-Luis Schramm	+ 0,654 s

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Klaus Bachler	1.35,470 min
2.	Michael Ammermüller	+ 0,257 s
3.	Dries Vanthoor	+ 0,282 s
4.	Christopher Mies	+ 0,487 s
5.	Marco Holzer	+ 0,493 s
6.	Thomas Preining	+ 0,611 s
7.	Maro Engel	+ 0,666 s
8.	Franck Perera	+ 0,717 s
9.	Marco Mapelli	+ 0,744 s
10.	Jannes Fittje	+ 0,990 s
11.	Marvin Kirchhöfer	+ 1,028 s
12.	Patric Niederhauser	+ 1,191 s
13.	Hugo Sasse	+ 1,425 s
14.	Robert Renauer	+ 1,464 s
15.	Dennis Marschall	+ 1,502 s

ERGEBNIS RENNEN 1

Nürburgring Sprintstrecke (D): 06.11.2021; 13. von 14 Läufen;
41 Runden à 3,629 km = 148,789 km
25 Teams gestartet, 22 gewertet; Wetter: 8 Grad Celsius, sonnig/trocken
Pole-Position:
#29 Ricardo Feller, Audi R8 LMS GT3, 1.26,688 min = 150,7 km/h
Schnellste Runde:
#29 Ricardo Feller, Audi R8 LMS GT3, 1.27,741 min = 148,8 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Feller/Mies	Audi/Land	1:01.50,227 h	25 +3*
2.	Jaminet/Ammermüller	Porsche/SSR	+ 3,490 s	20
3.	Engelhart/Preining	Porsche/Bernhard	+ 4,153 s	16
4.	Stolz/Engel	Mercedes/Toksport	+ 5,739 s	13 +2*
5.	Marciello/Buhk	Mercedes/Landgraf	+ 16,367 s	11
6.	Paul/Ghiotto	Lamborghini/T3	+ 16,951 s	10
7.	Ineichen/Perera	Lamborghini/GRT	+ 21,826 s	9
8.	Schramm/Marschall	Audi/Rutronik	+ 25,606 s	8
9.	Krohn/Yelloly	BMW/Schubert	+ 48,259 s	7
10.	Weerts/Vanthoor	Audi/WRT	+ 50,404 s	6

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

ERGEBNIS RENNEN 2

Nürburgring Sprintstrecke (D): 07.11.2021; 14. von 14 Läufen;
31 Runden à 3,629 km = 112,499 km
25 Teams gestartet, 19 gewertet; Wetter: 7 Grad celsius, bewölkt/trocken
Pole-Position:
#7 Klaus Bachler, Porsche 911 GT3 R, 1.35,470 min = 136,8 km/h
Schnellste Runde:
#92 Mathieu Jaminet, Porsche 911 GT3 R, 1.27,902 min = 148,6 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Jaminet/Ammermüller	Porsche/SSR	1:17.09,711 h	25 +2*
2.	Eriksson/Holzer	Porsche/Bernhard	+4,998 s	20
3.	Ineichen/Perera	Lamborghini/GRT	+ 5,293 s	16
4.	Bortolotti/Mapelli	Lamborghini/GRT	+ 9,740 s	13
5.	Owega/Niederhauser	Audi/Phoenix	+ 11,775 s	11
6.	Walilko/Gounon	Mercedes/Zakspeed	+ 13,260 s	10
7.	De Silvestro/Bachler	Porsche/Herberth	+ 18,227 s	9 +3*
8.	Krohn/Yelloly	BMW/Schubert	+ 19,761 s	8
9.	Paul/Ghiotto	Lamborghini/T3	+ 19,955 s	7
10.	Feller/Mies	Audi/Land	+ 20,768 s	6

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

STAND FAHRER

1.	Mies/Feller	199 Punkte
2.	Jaminet/Ammermüller	195
3.	Engel/Stolz	176
4.	Buhk/Marciello	150
5.	Bortolotti	145
6.	Walilko/Gounon	136
7.	Perera/Ineichen	135
8.	Yelloly/Krohn	104
9.	Costa	103
10.	Kirchhöfer/Schmidt	95
11.	Schramm/Marschall	85
12.	Vanthoor	79
13.	Engelhart/Preining	74
14.	Weerts	66
15.	Jahn	61

STAND TEAMS

1.	Montaplast by Land	199 Punkte
2.	SSR Performance	193
3.	GRT Grasser	193
4.	Toksport WRT	172
5.	Landgraf HTP/WWR	149
6.	Zakspeed	142
7.	KÜS Team Bernhard	132
8.	Rutronik by TECE	107
9.	Schubert Motorsport	104
10.	Callaway Competition	101
11.	Team WRT	77
12.	Precote Herberth	77
13.	Team Joos	69
14.	Phoenix Racing	66
15.	T3 Motorsport	50

STAND JUNIOREN

1.	Feller	275 Punkte
2.	Schramm	274,5
	Marschall	274,5
3.	Igor Jakob Walilko	223
4.	Maximilian Paul	167,5
5.	Jannes Fittje	153
6.	Hugo Sasse	151,5

STAND TROPHY

1.	Florian Spengler	358,5 Punkte
2.	Elia Erhart	295,5
3.	Rolf Ineichen	286

KOMMENTAR

ENDE GUT, ALLES GUT

Es war DAS Thema vor der Saison: Wird die DTM dem ADAC GT Masters das Wasser abgraben? Wie können zwei GT3-Serien nebeneinander in Deutschland funktionieren? Die Antwort haben wir nach dem Saisonfinale: Es ist für eine Serie mit einem soliden Fundament wie dem ADAC GT Masters kein Problem. Easy-peasy. Zumindest bisher. Okay, man mag sich daran stören, dass etwas Glitz und Glamour im Fahrerlager und rundherum fehlt. Das Marketing und der Bekanntheitsgrad sind sicherlich ausbaufähig. Doch dafür lockt das Championat nicht mit einer Kaviar-und-Champagner-Attitüde, sondern bietet authentischen und hochkarätigen Motorsport. Diese Saison war das beste Beispiel dafür. Die Entscheidung, Sven Stoppe als neuen Rennleiter zu holen, erwies sich als goldrichtig. Und auch um die Balance of Performance der SRO ist es relativ ruhig – ganz im Gegensatz zu den aktuellen Protesten in der Sportwagen-Weltmeisterschaft oder der DTM. Ich begleite das GT Masters bereits seit zehn Jahren, und noch nie gab es hinter den Kulissen so wenig Zwist wie in dieser Saison. Für uns Journalisten ist das ein Dilemma, weil es wenig Geschichten gibt. Für die Serie ist es hingegen ein Gütesiegel. Auch wenn das nach außen leider nicht immer so sichtbar zu sein scheint.



Bianca Leppert
Redakteurin Automobil

MOTORSPORT-IMAGES

Die beiden Topteams von Ferrari und Porsche lieferten sich ein geiles Rennen – das Ende war extrem kontrovers

Finale mit Krawall

Beim Finale der Sportwagen-WM in Bahrain war die GTE-Pro-Klasse der Star – im Guten wie im Schlechten. Ferrari holte in einem kontroversen Finish beide WM-Titel, das Duell gegen Porsche war aufgeladen: BOP-Zwist, Crash, Vorwürfe, Anfeindungen und Proteste. Trotz allem: Porsche und Ferrari boten auf der Strecke ein absolut famoses Autorennen!

Von: **Marcus Schurig**

Es waren noch 30 Minuten zu fahren beim Finale in Bahrain, und die WM-Protagonisten von Porsche und Ferrari waren um 0,4 Sekunden getrennt. Siebeneinhalb Stunden hatten sich die GTE-Pro-Marken ein Duell auf Biegen und Brechen geliefert, das Motorsportgeschichte hätte schreiben können. In der Fahrerwertung herrschte Punktegleichstand, und in der Herstellerwertung lag Porsche zwei mickrige Zähler vor Ferrari – eigentlich ein Traumszenario für das Finale einer Sportwagen-Weltmeisterschaft.

Eine halbe Stunde später im Ziel war der Traum für Porsche zum Albtraum geworden. Wie das? Alessandro Pier Guidi (#51) hatte in seinem Schluss-Stint mit etwas frischeren Reifen eine Lücke von sechs Sekunden auf den führenden Porsche (#92) von Michael Christensen zugefahren. 30 Minuten vor Ende war er dran, aber kam er auch vorbei? Es sah nicht danach aus, die Track Position – wer liegt vor wem – diktierte die Gangart an der Spitze und schien für Porsche zu sprechen. Zwölf Minuten vor Ende wurde das Duo vom United-Autosports-LMP2 überrundet. Filipe Albuquerque passierte den Ferrari und wollte vor der Zielkurve auch noch fix an Christensen vorbei. Der Däne blockierte die Linie ein wenig, doch Albuquerque war entschlossen, er wollte noch aufs Podium der LMP2-Klasse. Es war eine enge Überrundung, Christensen stieg hart in die Eisen, Pier Guidi krachte dem Elfer ins Heck, der Porsche drehte sich raus. „Es war keine Absicht, ich konnte wirklich nichts machen“, beteuerte Pier Guidi im Ziel, dem die Sache sichtbar peinlich war. Der Italiener gilt als fairer Sportsmann, das bezweifeln auch bei Porsche nur wenige. Christensen sieht es anders: „Das war ein richtig harter Kontakt, keine leichte Berührung, wie sie im Zweikampf passieren kann. Und wer von hinten auffährt, ist immer schuld!“



MOTORSPORT-IMAGES

Beim Start kam Alpine kurz nach vorne , dann übernahm Toyota das Zepter

Rätselraten um die Strafe

Aber für solche Fälle gibt es Regeln, oder? Rennleiter Eduardo Freitas ordnete eine Untersuchung an, aber die Uhr tickte weiter. Schnell wurde entschieden und kommuniziert: Pier Guidi solle den Platz zurückgeben, der Italiener verlangsamte entsprechend: „Man sagte mir am Funk, ich solle Christensen passieren lassen.“ In der fraglichen Runde 228 fuhr Pier Guidi 9,5 Sekunden langsamer, Christensen kam bis auf 200 Meter heran – dann verschwand er aus dem Rückspiegel des Ferrari.

Weil der Däne in die Box abgebogen war, das Team hatte den notwendigen Splash&Dash-Stopp eine Runde vorgezogen, um die Schäden nach dem Auffahrunfall zu inspizieren – obwohl niemand das Heck wirklich inspizierte.

Ferrari musste auch noch mal stoppen. Jetzt kommt der springende Punkt: Rennleiter Freitas nahm die Anordnung, dass Ferrari den Porsche wieder passieren lassen soll, zurück, als der Elfer in die Boxengasse abbog. Diese Nachricht wurde weder

über das TV-Signal noch über den Info-Kanal der Rennleitung mitgeteilt. Eine Runde nach dem Porsche stoppte Ferrari für Benzin, Pier Guidi kommt 1,7 Sekunden vor Porsche zurück. Die TV-Zuschauer warten in den letzten sieben Minuten darauf, dass Pier Guidi den Platz zurückgibt. Mancher argwöhnte bereits, dass Ferrari einfach nur die Porsche-WM-Feier crashen wollte …

Doch dem war nicht so: „Das Team sagte mir am Funk, dass der Rennleiter die Anordnung zum Platztausch zurückgenommen habe, als der Porsche in die Box fuhr", sagte Pier Guidi. „Ich kam selber für den Splash&Dash an die Box und bin dann volle Lotte weitergefahren." Der Italiener kreuzte die Ziellinie 3,249 Sekunden vor Christensen – Ferrari war damit Hersteller-Weltmeister, Pier Guidi und Calado Fahrer-Weltmeister.

Sie ahnen es: das war nicht das Ende der Geschichte. Die Emotionen kochten hoch: Neel Jani crashte das TV-Sieger-Interview mit Pier Guidi und Calado mit einer unfreundlichen „Kiss-my-ass"-Imitation, auf dem Podium behielt er beim Abspielen der italienischen Hymne als Zeichen des Protestes seine Kappe auf.

Im Porsche-Lager war man ungehalten, im Fokus stand die Entscheidung von Rennleitung und Stewards, die Anordnung zum Platztausch zurückzunehmen. „Normalerweise bekommt man für so ein Manöver mindestens eine Zeitstrafe von fünf oder zehn Sekunden", sagt Christensen. Porsches WEC-Einsatzleiter Alex Stehlig war maximal erbost: „Ich verstehe nicht, warum Freitas am Funk die Entscheidung zurückgenommen hat."

> „Das Team sagte mir am Funk, dass der Rennleiter die Aufforderung zum Platztausch zurückgezogen habe – daraufhin bin ich volle Lotte bis ins Ziel weitergefahren."
>
> Ferrari-Pilot Pier Guidi

Folgerichtig hat Porsche nach dem Rennen Protest gegen die Zurücknahme der Entscheidung eingelegt, außerdem bezweifelt man, dass Freitas die notwendige Konsultation mit den Stewards vorgenommen habe. Stunden später wiesen dieselben Stewards den Protest von Porsche ab. Am Sonntagmorgen nach dem Rennen wurde bekannt, dass Porsche Einspruch beim Internationalen Sportgericht einlegen könnte, man hat bis Dienstag Zeit, um final zu entscheiden. Das bedeutet, dass die Titelentscheidung eventuell am grünen Tisch fällt (siehe Kommentar Seite 3).

Bewertung? Schwierig! Die Reglement-Experten im Fahrerlager sagen: Einen Platztausch statt einer Strafe anzuordnen sei zwar ungewöhnlich, aber eigentlich klug: Der Rennleiter wollte das Duell nicht zehn Minuten vor Schluss mit einer Strafe killen, also traf er mit den Stewards die pragmatische Entscheidung für einen Platztausch. Auf welcher sportrechtlichen Grundlage diese Entscheidung getroffen und wieder zurückgenommen wurde, ist offenbar strittig.

Bei Ferrari sagt man: Pier Guidi habe beim Warten auf Christensen zehn Sekunden eingebüßt – dann wäre das Passierenlassen ja wie eine zweite Strafe. Außerdem hätte Porsche noch Sprit für eine weitere Runde gehabt, will sagen: Porsche hätte erst den Platztausch vollziehen und dann in die Box abbiegen sollen. Ein Platztausch hätte theoretisch sogar noch erfolgen können, nachdem die Streithähne ihre Splash&Dash-Stopps absolviert hatten. Jetzt hat das Internationale Sportgericht CAS das letzte Wort, die WM-Titel für Ferrari sind vorläufiger Natur, wenn Porsche wirklich in Berufung geht.

Wie es zu der Eskalation kommen konnte? Wir haben bereits letzte Woche anlässlich des vorletzten Laufs an gleicher Stätte aufgearbeitet, dass die Atmosphäre durch eine BOP-Änderung vergiftet war: FIA und ACO hatten mittels einer Ausnahmeregelung die Leistung der Ferrari um 24 PS reduziert. Ferrari unterstellt, dass Porsche die Neueinstufung mit ausgelöst habe, weil sich die Schwaben nach Le Mans über die BOP beschwert hatten. Porsche bezichtigt Ferrari dagegen des Sandbaggings.

Vergiftete Atmosphäre

Beim ersten Bahrain-Rennen war Ferrari chancenlos, Porsche holte einen Doppelsieg. Am Donnerstag vor dem Finale gaben ACO und FIA in einer neuen BOP Ferrari zwölf PS zurück, nachdem die Italiener mit Konsequenzen gedroht hatten. Spätestens jetzt war der Brunnen vergiftet. Wenn ein Streit über die BOP den Siedepunkt überschreitet, gibt es kein Halten mehr, die Sache wird persönlich, die Emotionen kochen hoch, Fakten und Anschuldigungen sind nicht mehr zu trennen.

Das ist schade, denn das Rennen in der GTE-Pro war bis zwölf Minuten vor Ende eine Werbung für den GT-Motorsport. Wer die ▷

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

SECHSTER WM-LAUF IN SAKHIR (BAHRAIN)

Länge Strecke: 5,412 km; **Renndistanz:** 247 Runden = 1336,764 km; **Pole-Position LMH:** Kamui Kobayashi, Toyota (#7), 1.46,250 min; **Pole-Position LMP2:** Filipe Albuquerque, United Autosports (#22), 1.49,525 min; **Pole-Position GTE:** Kévin Estre, Porsche (#92), 1.56,041 min; **Schnellste Rennrunde LMP1:** Conway, Toyota (#8), 1.49,448 min; **Schnellste Rennrunde LMP2:** Nato, Realteam Racing (#70), 1.52,163 min; **Schnellste Rennrunde GTE:** Molina, Ferrari (#52), 1.57.032 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	Hypercar-H	#8	Buemi/Nakajima/Hartley	Toyota GR010 Hybrid	8:01.25,441 h
2.	Hypercar-H	#7	Conway/Kobayashi/López	Toyota GR010 Hybrid	+7,351 s
3.	Hypercar	#36	Negrão/Lapierre/Vaxivière	Signatech Alpine A480	+6 Runden
4.	LMP2	#31	Frijns/Habsburg/Milesi	WRT-Oreca	+7 Runden
5.	LMP2	#38	Gonzalez/da Costa/Davidson	Jota-Oreca	+7 Runden
6.	LMP2	#28	Gelael/Vandoorne/Blomqvist	Jota-Oreca	+7 Runden
7.	LMP2	#22	Hanson/Scherer/Albuquerque	United Autosports-Oreca	+7 Runden
8.	LMP2	#34	Smiechowski/van der Zande/Brundle	Inter-Europol-Oreca	+9 Runden
9.	LMP2	#29	van Eerd/van der Garde/van Uitert	Racing Team Nederland-Oreca	+9 Runden
10.	LMP2	#70	Garcia/Duval/Nato	Realteam Racing-Oreca	+9 Runden
11.	LMP2	#20	Andersen/Fjordbach/Kubica	High Class Racing-Oreca	+10 Runden
12.	LMP2	#1	Calderon/Flörsch/Visser	Richard Mille Racing-Oreca	+10 Runden
13.	LMP2	#21	Hedman/Montoya/Hanley	DragonSpeed Racing-Oreca	+11 Runden
14.	LMP2	#44	Konopka/Caldwell/Panciatici	ARC Bratislava-Oreca	+12 Runden
15.	GTE-Pro	#51	Calado/Pier Guidi	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+14 Runden
16.	GTE-Pro	#92	Estre/Jani/Christensen	Manthey-Porsche 911 RSR-19	+14 Runden
17.	GTE-Pro	#52	Molina/Serra	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+14 Runden
18.	GTE-Pro	#91	Bruni/Lietz/Makowiecki	Manthey-Porsche 911 RSR-19	+16 Runden
19.	GTE-Am	#83	Perrodo/Nielsen/Rovera	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+17 Runden
20.	GTE-Am	#77	Ried/Evans/Campbell	Dempsey Proton Racing-Porsche 911 RSR-19	+18 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER LMP1

1.	Mike Conway	173 Punkte
1.	José María López	173
1.	Kamui Kobayashi	173
2.	Kazuki Nakajima	168
2.	Sébastien Buemi	168
2.	Brendon Hartley	168

TEAMS LMP1

1.	Toyota Gazoo Racing	206 Punkte
2.	Alpine Elf Matmut	128

FAHRER GTE-PRO

1.	James Calado	177 Punkte
1.	Alessandro Pier Guidi	177
2.	Neel Jani	166
2.	Kévin Estre	166
3.	Gianmaria Bruni	111
3.	Richard Lietz	111

HERSTELLER GTE-PRO

1.	Ferrari	291 Punkte
2.	Porsche	277

durchschnittlichen Rundenzeiten bei grünen Stints vergleicht, muss zu dem Ergebnis kommen, dass die BOP so schlecht nicht war, auch wenn da nicht alle zustimmen: Im ersten Stint waren alle vier Werkswagen von Ferrari und Porsche bei fast 30 Runden um drei Zehntel getrennt, im fünften Stint waren alle (!) Autos mit durchschnittlichen Rundenzeiten von 1.59,0 Minuten exakt gleich schnell.

Aber hatte nicht Porsche-Superstar Kévin Estre das Rennen in der sechsten Rennstunde mit einem Hammerstint auf frischen Reifen gedreht? Hat er in der Tat, Porsche wollte frühzeitig die Track Position an der Spitze erobern, nachdem Ferrari in der Mittelphase des Rennens eine Doppelführung etablierte hatte.

Estre spulte nach dem Restart der vierten FCY 33 Runden mit einem Durchschnitt von 1.58,317 min ab, egalisierte einen Rückstand von 15 Sekunden auf den führenden Ferrari von James Calado und fuhr einen Vorsprung von 13 Sekunden heraus. Doch Calado war auf alten Reifen unterwegs. Markenkollege Miguel Molina (#52) war zeitgleich auf der gleichen Strategie wie Estre unterwegs: Er schaffte über 32 Runden einen Schnitt von 1.58,473 Minuten – gleich fix wie Estre.

> „Ferrari hat im Mittelteil des Rennens dominiert, daher mussten wir bei der Strategie maximales Risiko gehen, um überhaupt wieder ins Rennen zurückzukommen.“
>
> Porsche-Einsatzleiter Stehlig

Nein, so schlecht war die BOP nicht, auch wenn Porsche-Einsatzleiter Stehlig das anders sieht: „Ferrari hat im Mittelteil des Rennens dominiert, wir sind bei der Strategie maximales Risiko gegangen, um überhaupt wieder ins Rennen zu kommen, was aus meiner Sicht belegt, dass Ferrari einen Vorteil hatte.“ Witzig: Bei Ferrari bestätigt man indirekt, dass die Porsche-Strategie super war: „Es war nahezu unmöglich, ein anderes GTE-Pro-Auto zu überholen – außer man hatte die deutlich besseren Reifen drauf“, sagte Sportchef Antonello Coletta. Nach der Logik wäre die Track Position der Schlüssel zum Sieg gewesen – und die hatte Porsche, nicht Ferrari. Zumindest bis zwölf Minuten vor Schluss.

Die drei anderen Rennklassen boten nicht annähernd die Spannung und die Kontroversen der GTE-Pro. In der GTE-Am-Klasse holte erwartungsgemäß das AF-Corse-Ferrari-Trio François Perrodo, Nicklas Nielsen und Alessio Rovera den Fahrertitel, sie gingen mit einem fetten Polster von 21,5 Punkten ins Finale. Der Hauptkonkurrent TF Sport verlor durch einen Feindkontakt von Startfahrer Ben Keating alle Chancen auf den Titel, ein zweiter Unfall führte zum Ausfall. Bemerkenswert: Das deutsche Dempsey-Proton-Team mit der Nummer 77 (Christian Ried, Jaxon Evans, Matt Campbell) verbesserte sich durch zwei zweite Plätze bei den letzten beiden Läufen in der Gesamtwertung noch von Platz 7 auf 3.

Der Rest vom Schützenfest

In der LMP2-Klasse holte das belgische WRT-Team in Bahrain den dritten Sieg in Folge – und das in seiner WM-Debütsaison! Das Trio Robin Frijns, Ferdinand Habsburg und Charles Milesi (#31) dominierte das Rennen und siegte mit über einer Minute Vorsprung auf die Jota-LMP2 mit den Nummern 38 (Gonzalez, da Costa, Davidson) und 28 (Gelael, Vandoorne, Blomqvist). In der LMP2-Trophy liegen die beiden Jota-Flitzer auf den Plätzen 2 und 3 – in der umgedrehten Reihenfolge der Zielankunft.

„Ich bin heute der glücklichste Teamchef im WM-Fahrerlager“, sagte Teamboss Vincent Vosse. Der Belgier hat auf den Erfolg in gewisser Weise gehofft: „Wir sind seit Jahren eine Macht im GT3-Sport, und das Level dort ist extrem hoch, auch wenn das die wenigsten Zuseher so mitbekommen. Dazu haben uns die zwei Jahre in der DTM sehr geholfen, das war der perfekte Feinschliff für unseren Einstieg in den Prototypensport und die Sportwagen-WM. Das Team kann stolz sein auf diese Leistung!“

Es mag ein wenig unfair erscheinen, dass wir die Hypercar-Topklasse der Sportwagen-WM aufgrund der aktuellen Ereignisse hier erst an letzter Stelle behandeln. Doch erstens war der Doppelsieg von Toyota vorhersehbar, zweitens war sogar die Reihenfolge vorhersehbar, auch wenn wir damit unterstellen, dass Toyota Gazoo Racing seinen langjährigen Stammfahrer Kazuki Nakajima mit einem Sieg würdig verabschieden wollte – und vermutlich würde bei Toyota niemand ernsthaft widersprechen.

Dem in der WM führenden Toyota-Trio José María López, Kamui Kobayashi und Mike Conway (#7) reichte in Bahrain eine Zielankunft, um den Fahrer-Titel einzufahren, insofern war die Luft aus dem WM-Duell zwischen den beiden Toyota eh entwichen.

Sébastien Buemi, Kazuki Nakajima und Brendon Hartley hatten aus den Setup-Fehlern der Vorwoche gelernt und ihre Hausaufgaben gemacht: „Letzte Woche hatten wir zu viel Übersteuern, weil wir Untersteuern verhindern wollten“, erklärte Hartley. „Also haben wir uns für das Finale dem Setup des Schwesterautos angenähert, und die Rechnung ist diesmal auch gut aufgegangen."

Kurz nach Rennhalbzeit konnten sich die späteren Laufsieger von ihren Teamkollegen absetzen: Ein längerer Boxenstopp trug ebenso dazu bei, wie ein Tick mehr Risiko beim #8er-Auto, das seinem Aussteiger Nakajima unbedingt den Sieg bescheren wollte – während die Crew mit der Nummer 7 einfach nur den Titel heimfahren wollte. ■


MOTORSPORT-IMAGES

Zeichen des Protestes: Jani behielt die Kappe bei der Nationalhymne auf


MOTORSPORT-IMAGES

Strahlemann und Söhne: Das WRT-Team holte den dritten Sieg und den Titel



MOTORSPORT-IMAGES

Abschied mit Sieg: Kazuki Nakajima siegte beim letzten Rennen mit Toyota

WEC Bahrain: Sébastien Ogier beim Rookie-Test

„Ich habe sehr viel gelernt“

Einen Tag nach dem Saisonfinale der Sportwagen-WM fand in Bahrain der traditionelle Rookie-Test statt. Unter besonderer Beobachtung stand der siebenfache Rallye-Weltmeister Sébastien Ogier, der zum ersten Mal im Toyota GR010 saß.

Von: **Marcus Schurig**


TOYOTA

Neben Ogier erhielt auch LMP2-Champion Charles Milesi eine Testchance

Ogier, der für Toyota in der Rallye-WM als Werksfahrer antritt und zuvor einen umfangreichen Test im Simulator absolviert hatte, spulte beim Rookie-Test am Vormittag 32 Runden, am Nachmittag 52 Runden ab. Dabei setzte er eine Bestzeit von 1.50,647 min – ungefähr zwei Sekunden langsamer als Nicolas Lapierre, der zeitgleich im Alpine-LMP1 unterwegs war. „Ich habe mich um Rundenzeiten nicht geschert“, erklärte Ogier nach dem Test. „Ich lag hinter den internen Referenzzeiten des Teams, aber das war keine Überraschung, denn ich saß zum ersten Mal in dem Auto. Wäre ich schneller als die interne Referenz, müsste sich Toyota Sorgen machen!“ Ogier zeigte sich beeindruckt von der Ontrack-Performance: „Simulator und Rennstrecke sind zwei paar Schuhe, ich habe hier sehr viel gelernt. Einige Sachen habe ich erwartet, andere nicht.“

Besonders mit den Bremsen hatte der Rallye-Star seine liebe Mühe. „Ich hatte erwartet, dass man die Bremse wegen des hohen Abtriebs viel brutaler nutzen könnte. In Wahrheit muss man sehr vorsichtig sein, weil man die Bremsen schnell blockiert. Damit hatte ich so nicht gerechnet.“

Umgekehrt war es bei Traktionskontrolle: „Die Einstellung der Traktionskontrolle verändert wirklich den Gesamtcharakter des Autos. Mehr Traktionskontrolle (TC) macht das Auto einfacher zu fahren, aber das Schnellfahren am Limit wird dadurch nicht unbedingt einfacher. Ich hatte heute jedenfalls sehr viel Spaß und durfte viele neue Erfahrungen sammeln – und genau deswegen war ich hier!“

Wann wechselt Ogier von der Rallye zum Sportwagen? Keine offizielle Antwort. Ogier selbst hat gesagt, er würde eventuell sogar ein Jahr LMP2 fahren, um sich optimal für das 24h-Rennen in Le Mans vorzubereiten. Und natürlich müsste Toyota in Le Mans ein drittes Auto einsetzen, damit Sébastien Ogier seinen Traum vom Start in Le Mans auch verwirklichen kann. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

RATEL UND ACO: ASIEN-KOOP

Am Rande des Finales in Bahrain verkündete der Le-Mans- und WM-Veranstalter ACO eine Kooperation mit GT-Promoter Stéphane Ratel. Dessen GT-Organisation SRO und der ACO richten ab 2022/23 gemeinsam die Asian Le Mans Series (ALMS) aus, die dann aus zwei Rennen in Asien und zwei Läufen im Mittleren Osten bestehen soll. Unabhängig davon richtet die SRO weiter ihre GT World Challenge Asien mit separaten Events aus. Neu ist eine kombinierte Wertung der GT-Klassen aus beiden Serien, deren Sieger eine automatische Einladung nach Le Mans erhält. Dazu erhält auch das siegreiche Team der Pro-Am-Wertung der GT World Challenge Europe eine Einladung nach Le Mans.

IMSA-FINALE: VOLLES HAUS

Das am kommenden Wochenende stattfindende Finale der nordamerikanischen IMSA-Meisterschaft in Road Atlanta ist mit 43 Rennfahrzeugen erwartungsgemäß stark besetzt. Das WeatherTech-Team, das vom deutschen Teamchef Christian Ried gemanagt wird, setzt dabei einen zweiten Porsche 911 RSR-19 für drei Werkspiloten ein.

NAKAJIMA HÖRT AUF

Am Mittwoch vor dem WM-Finale in Bahrain verkündete Toyota-Pilot Kazuki Nakajima das Ende seiner Fahrerkarriere. Der 36-jährige Japaner bestritt 58 WM-Rennen für Toyota, dabei holte er 16 Siege und gewann drei Mal beim 24h-Rennen in Le Mans. 2018/19 holte er außerdem den Fahrertitel in der Sportwagen-WM.


TOYOTA

WEC 2022 ÜBERBUCHT?

Für die kommende Saison hat die Sportwagen-WM (WEC) ein angenehmes Luxusproblem: Offenbar lockt die WM ein Jahr vor dem großen Hersteller-Run in der Topklasse und zwei Jahre vor Einführung der GT3-Klasse mehr Interessenten an, als Platz vorhanden ist. „Es stimmt, das Interesse für 2022 ist groß, und wir könnten auf einigen Strecken in Platznot geraten“, gab WEC-Boss Frédéric Lequien zu. Ein Szenario mit bis zu 43 gemeldeten Fahrzeugen ist nicht unrealistisch. Auch aus diesem Grund wird erwogen, dass Teams aus der GTE-Am-Klasse nur jeweils zwei oder vier Autos melden können, Einzelmeldungen sollen wegen der Komplexität der Boxenzuteilungen nach Möglichkeit vermieden werden.

GLICKENHAUS-ZWICKMÜHLE

Der ACO hat klargestellt, dass das amerikanische Glickenhaus-Team nur dann in Le Mans 2022 starten kann, wenn das Team mit mindestens einem Auto die volle WM-Saison bestreitet. Teamboss Jim Glickenhaus hatte das bisher ausgeschlossen, weil für ihn die Rennen in Japan und Bahrain aus Businessgründen völlig uninteressant sind.

FÄHRT BMW NUR „BIG FOUR“?

Vor dem Saisonfinale der IMSA-Serie in Road Atlanta am kommenden Wochenende verdichten sich die Hinweise, dass das Rahal-Team 2022 zwar in der Tat zwei neue M4 GT3 in der GTD-Pro-Klasse für werksunterstützte GT3-Autos an den Start bringen könnte. Allerdings stehen nur die sogenannten „Big Four“-Rennen aus dem Endurance Cup auf dem Programm, also Daytona, Sebring, Watkins Glen und Road Atlanta. BMW bestreitet auch in diesem Jahr nur die vier großen Rennen in der GTLM-Klasse, wo am kommenden Wochenende der M8 GTE seinen letzten Einsatz erlebt.

Proberunde mit Hybrid



HYUNDAI

80 Tage vor dem Start der Rallye Monte Carlo simulierte Hyundai mit einem Prototyp des künftigen Hybrid-Boliden einen WM-Lauf. Neben FIA-Vertretern durften bei der dreitägigen Proberunde auch ausgewählte Journalisten hinter die Kulissen blicken.

Von: **Reiner Kuhn**

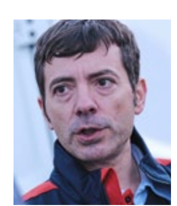
Die Zeit drängt. Bei der 90. Rallye Monte Carlo beginnt mit der Einführung der neuen Rally1-Autos eine neue Ära, vor allem aufgrund des künftigen Plug-in-Hybrid-Antriebs, bei dem der gut 400 PS starke und ab 2022 mit nachhaltigem und fossilfreiem Sprit betriebene 1,6-Liter-Vierzylinder-Turbomotor von einer 136 Zusatz-PS liefernden Elektro-Einheit unterstützt wird.

Seit Monaten kursieren Bilder und Videoclips von mehr oder weniger geheimen Testfahrten. Doch Details waren zumeist tabu. Keiner der drei Hersteller wollte sich in die Karten schauen lassen. Während sich M-Sport und Toyota weiter bedeckt halten, waren es ausgerechnet die in Sachen Technik eher blockenden Hyundai-Werkssportler, die einen ersten Einblick in die künftige Fahrzeug-Generation gewährten und zu einer Rallye-Simulation über drei Tagesetappen, 21 Wertungsprüfungen und rund 400 WP-Kilometer im sonnigen Piemont luden.

„Komplexe Aufgabe“

„Wir wollten die Realität zeigen, auch auf die Gefahr hin, dass wir hier Probleme haben. Schließlich sprechen zwar alle über die neuen Hybridautos, kaum einer weiß aber um die komplexe Aufgabe für die Teams, Techniker und Fahrer“, so Teamchef Andrea Adamo, der erstmals auch seine Ingenieure sprechen ließ.

„Bestimmte Passagen in Ortschaften oder im Servicepark werden künftig vollelektrisch und nahezu lautlos zurückgelegt“, weiß der für den Antrieb, vom Verbrennungsmotor über die neue Elektroeinheit bis zur Kraftübertragung, zuständige



„Der Extraboost ist die größte Herausforderung. Definiert ist, wann man die Zusatzleistung nutzen darf, nicht aber ganz genau wie.“

Cheftechniker Julien Moncent

Julien Moncent. „Damit die Teams bei der folgenden Wertungsprüfung auf die volle Elektro-Power zurückgreifen können, dient der Verbrennungsmotor auf den Verbindungsetappen dazu, die Batterie aufzuladen.“ Der 46-jährige Franzose ist sich sicher: „Die größte Herausforderung liegt bei der optimalen Nutzung des Extraboosts. Zwar ist genau definiert, wann die Zusatzleistung genutzt werden darf, nicht aber, in welchem der zur Auswahl stehenden Modi der Fahrer wie viel der maximal 100 Kilowatt abrufen kann. Klar ist nur, dass der zusätzliche Schub immer erst dann wieder bereitsteht, wenn zuvor durch Bremsen Leistung rekuperiert wurde. Die dafür benötigte Bremsleistung ist ebenfalls per Reglement definiert.“ Den Teams bleiben nur noch wenige Wochen, um an ihren Strategien zu feilen – zum Beispiel, in welchem Gang ein Fahrer die Zusatzleistung abruft.

„Schwerer und träger“

Thierry Neuville mahnt: „Künftig werden die Teams im Vorfeld noch intensiver die Streckenbedingungen checken und Fahrer im Simulator das perfekte Bremsen üben müssen. Günstiger wird das kaum.“ Ott Tänak, der zu Beginn der dreitägigen Proberunde am Steuer des Prototypen saß, hadert ebenfalls noch mit dem neuartigen Dienstwagen. „So verständlich der Wechsel zum Hybridantrieb ist, die neuen Autos werden nicht nur schwerer, sondern auch träger“, ärgert sich der Este über die auf einem Rohrrahmenchassis basierenden Rally1-Autos, die zudem künftig weder ein elektronisches Mitteldifferenzial, Schaltwippen oder ein Frischluftventil am Turbolader-Umluftsystem besitzen.

Darüber hinaus müssen die Fahrer mit deutlich reduzierter Aerodynamik, maximal 270 Millimeter Federweg und einem sequenziellen Fünfganggetriebe leben. Zudem wird es weder bei vorderen oder hinteren Differenzialen noch bei der Übersetzung der einzelnen Gänge Auswahlmöglichkeiten geben. Künftig wird sich ein Rally1-Bolide vom langsamen Schotterritt auf Sardinien nur noch minimal von jenem bei der schnellen Asphaltrunde in Spanien unterscheiden. Ähnliches gilt bei den Setups für die einzelnen Fahrern. ■


KUHN

Berater: Ex-M-Sport-Technikchef Loriaux (r.)


KUHN

Tag der offenen Türen: Rally1-Prototyp beim Service


KUHN

Kritischer Austausch: Copiloten mit FIA-Vertretern



Schneller Aufstieg: Nach der Rallye Spanien im i20 Rally2 darf Suninen im WRC ran

HYUNDAI

Rallye-WM

Suninen statt Tänak

Aus familiären Gründen hat Ott Tänak die Teilnahme beim Finale in Monza abgesagt. Seinen Platz bei Hyundai übernimmt Teemu Suninen. Vergangenen Freitag testete der Finne erstmals den i20 WRC.

Von: **Reiner Kuhn**

Zwei Wochen vor dem Saisonfinale überraschte Ott Tänak mit folgender Nachricht: „Es tut mir leid, aber leider kann ich aus familiären Gründen nicht an der Rallye Monza teilnehmen", so der Este, ohne ins Detail zu gehen. „Es ist eine schwierige Entscheidung, aber sie ist notwendig."

Für das Hyundai-Team ein echter Rückschlag. Denn während die Toyota-Werksfahrer Sébastien Ogier und Elfyn Evans den Fahrer-Titel unter sich ausmachen, hat die Werkstruppe der Koreaner noch Chancen auf den dritten Hersteller-Titel in Folge. Doch nach dem vorzeitigen Abschied von Craig Breen in Richtung M-Sport stehen neben Speerspitze Thierry Neuville und Teilzeit-Werksfahrer Dani Sordo nur noch Youngster Oliver Solberg und der als Backup verpflichtete Teemu Suninen zur Verfügung. Letzterer gab bei der Rallye Spanien sein offizielles Hyundai-Debüt, als er in einem i20 Rally2 den zweiten Platz in der WRC2 belegte. Nur eine Rallye später steigt der 27-jährige Finne zum Werksfahrer auf und übernimmt beim Saisonfinale den WRC von Tänak.

Am vergangenen Freitag folgte der obligatorische Vorbereitungstest in Italien. „Es war recht kühl und die Strecke abgesehen von ein paar feuchten Kurven am Vormittag insgesamt trocken. Wir konnten rund 150 Testkilometer abspulen", berichtet Suninen und zeigt sich vom i20 WRC positiv überrascht. „Dennoch werde ich mir keinen Druck machen. Jeder kann sich vorstellen, dass ein Testtag nicht reicht, um mit jenen WRC-Fahrern mitzuhalten, die alle bisherigen Saisonläufe bestritten haben."

Beim abschließenden WM-Lauf in Monza wird auch Hyundai-Junior Solberg im WRC ausrücken. Die Nominierung für den dritten und damit punktberechtigten Werkswagen erhielt aber der routiniertere Suninen. ■

Rallye-WM

M-Sport mit vier Puma?

M-Sport baut für den Saisonstart 2022 gleich vier Ford Puma Rally1 auf. Eines der neuen Hybrid-Autos will man Sébastien Loeb zur Verfügung stellen.

Die Vorbereitungen für die neue Saison laufen auf Hochtouren. Die aktuellen World Rally Cars werden in ihren Ruhestand verabschiedet, die Topkategorie in der Rallye-WM bilden ab 2022 neue Rally1-Fahrzeuge mit Hybrid-Antrieb.

Die neue Ära scheint auch einen großen Namen anzulocken: Vor Kurzem testete Sébastien Loeb den künftigen Ford Puma Rally1 von M-Sport und scheint Lust auf mehr bekommen zu haben.

Trotz Zeitdruck plant M-Sport für die Rallye Monte Carlo mit vier Autos. Neben Craig Breen, Adrien Fourmaux und Gus Greensmith soll der 47-jährige Elsässer zum Aufgebot gehören. Auch bei der Rallye Schweden will M-Sport vier Puma Rally1 einsetzen. Unklar ist, ob dort erneut Loeb hinter dem Steuer sitzen wird. ■ RK



M-SPORT

Noch drehen nur Prototypen ihre Runden: M-Sports neuer Ford Puma Rally1

Österreichische Rallye-Meisterschaft

Stengg holt Junior-Titel

Der Ungar Kristof Klausz fügte dem österreichischen Meister Simon Wagner die erste Saison-Niederlage auf heimischem Boden zu.

Die 40. Rallye im Waldviertel, traditionsreicher Saisonabschluss in Österreich, stand ganz im Zeichen des Duells zwischen den beiden Skoda-Markengefährten Kristof Klausz und Simon Wagner. Erst hatte der Ungar knapp die Nase vorn, dann der schon vorzeitig als Landesmeister feststehende Wagner. Am Nachmittag konterte Klausz dann, startete mit 2,3 Sekunden Vorsprung in die letzte Prüfung, verlor nur eine Zehntelsekunde und feierte seinen bisher größten Erfolg. Hinter dem dominierenden Duo komplettierte Günther Knobloch das Skoda-Trio auf dem Siegerpodest.

Doppelte Freude bei Opel-Pilot Roland Stengg: Mit dem Klassensieg beim Saisonfinale gewann er nicht nur die 2WD-Wertung, sondern auch den Junioren-Titel in der ÖRM – für den 27-Jährigen die ersten beiden Titel seiner noch jungen Karriere. ■ RK



FESSL

Erster Landestitel nach Klassensieg: Roland Stengg im Opel Corsa Rally4

DÖRRENBÄCHER

Das Glück des Tüchtigen

Erik Cais: Spektakulär und schnell, aber am Ende unbelohnt

Erik Cais war bei der Lausitz Rallye der dominierende Fahrer, aber eine Panne warf den jungen Tschechen in Sichtweite des Ziels aus dem Rennen. Matthias Kahle belohnte sich nach knappem Fight mit Anders Grøndal mit seinem sechsten Heimsieg.

Von: **Michael Heimrich**

Erinnerungen an einen November im Jahre 1998: Es ist noch einmal ein schöner Herbsttag und die Sonne scheint auf das Schloss von Margam Park, nur auf Carlos Sainz scheint sie nicht. Der Motor seines Toyotas ist totkrank. Der Spanier schleppt sich noch ein ganzes Stück weiter, es sind keine 300 Meter mehr bis zum Ziel, da haucht der Vierzylinder in einer Rauchwolke sein Leben aus. Sainz hätte der vierte Platz gereicht, um erneut Weltmeister zu werden. Vorbei.

Das Ziel vor Augen

Für Erik Cais geht es im November 2021 in der Lausitz nicht um den Titel, aber um einen prestigeträchtigen Sieg. Der ist eigentlich nur noch Formsache. Sieben Bestzeiten gehen auf sein Konto, und mit 34,1 Sekunden Vorsprung startet der junge Tscheche in die letzte Wertungsprüfung. Doch dann schmort ein Kabel im Motorraum des Ford Fiesta Rally2 durch, knapp 150 Meter vor dem Ziel bleibt das Auto liegen. Im dunklen Wald Ostsachsens ist Cais plötzlich der einsamste Mensch auf diesem Planeten und Carlos Sainz in Gedanken sehr nahe.

> „Er hat hier eine verdammt starke Leistung gezeigt. Er wird noch viele Siege feiern.“
>
> Anders Grøndal

Dabei ist das Gefühl, auf der letzten Prüfung einen möglichen Sieg zu verschenken, dem 22-jährigen Top-Talent nicht fremd. Bereits im August führte er den tschechischen EM-Lauf an, verspielte aber durch einen Fahrfehler den ersten großen internationalen Erfolg. Damals musste er sich an die eigene Nase fassen, dieses Mal hatte sich Cais nichts vorzuwerfen. Matthias Kahle (Skoda), der nach Anders Grøndal (Ford) als zweiter Fahrer hinter dem liegen gebliebenen Auto von Cais stoppte, spendet noch vor Ort Trost: „Er hat hier eine verdammt starke Leistung gezeigt. Er wird noch viele Siege feiern.“

Für Kahle ist der Auftritt bei der Lausitz-Rallye Pflicht. In dieser Region ist der Wahl-Kölner aufgewachsen, hier verdiente er als Baggerführer das Geld für sein erstes Rallyeauto. Dort wo Kahle einst die Braunkohle aus der Erde schürfte, entstand mittlerweile Sachsens größter Binnensee, und der Serviceplatz am



DÖRRENBÄCHER

Kahle: Im Dunkeln nicht auf Ballhöhe, im Hellen noch immer Lichtgestalt



DÖRRENBÄCHER

Satorius: Jeden Zentimeter ausgenutzt, zweitbester Deutscher

Bärwalder See ist mit Lage und Ausstattung neben den grandiosen Schotterstrecken ein weiteres Highlight der Rallye. Im Gegensatz zum Vorjahr waren wieder Zuschauer zugelassen, und der personalisierte Ticketverkauf klappte im Vorfeld reibungslos. Weil das Glück zuweilen auf der Seite der Tüchtigen ist, gab es zumindest am Samstag goldenes Herbstwetter.

Zoff im Rallyebüro

Dabei sorgten nicht nur die strengen Corona-Auflagen für zusätzliche Arbeit: Bei einigen Teilnehmern aus dem östlichen Europa drückte man in der Vergangenheit gerne beide Augen fest zu, wenn es um die Einteilung der jeweiligen Fahrzeuge in die deutschen Fahrzeugklassen ging. Schotter-Cup-Organisator Alfred Gorny hatte im Sinne seiner Teilnehmer bereits im Vorjahr nachdrücklich mit Konsequenzen gedroht, würde sich diese Praxis fortsetzen. Nach Durchsicht der Starterliste liefen die Drähte und einige Köpfe heiß. Die Konsequenz: Überstunden im Veranstaltungsbüro und miese Stimmung. Lausitztypisch findet sich meist eine Lösung. Zwei Teilnehmer erhielten kurzfristig DMSB-Wagenpässe, mit fünf gestrichenen Nennungen hielt sich die Sache schlussendlich in Grenzen. Rallyeleiter Uwe Schmidt, seines Zeichens wichtigster FIA-Funktionär der Nation, hat nun ein Jahr Zeit, erneuten Ärger zu vermeiden, denn gerade die Fahrer aus dem Osten mit ihrer bunten Markenvielfalt sind ein Markenzeichen der Veranstaltung.

Lokalmatador Kahle kam während des verregneten Auftakts am Freitag am besten zurecht und setzte die ersten beiden Bestzeiten. Aber die hereinbrechende Dunkelheit machte dem 52-Jährigen wie so oft mehr zu schaffen, als ihm lieb war, sein 30 Jahre jüngerer Konkurrent Cais schnappte sich die Führung, und dazwischen klemmte sich auch noch Dauergast Anders Grøndal.

Während sich Cais im Verlauf des Samstags immer weiter absetzen konnte, blieb es zwischen Grøndal und Kahle hoch spannend. Im zweiten Durchgang der Königsprüfung „Reichwalde“ holte der ortskundige Kahle zum entscheidenden Gegenschlag aus und schob sich vor seinen ärgsten Widersacher. Mit 1,1 Sekunden Abstand starteten beide in die letzte Prüfung, die aber nach dem Ausfall von Cais abgebrochen und neutralisiert wurde. Mit dem Stand nach WP11 hatte Kahle seinen sechsten Lausitz-Sieg in der Tasche. „Reichwalde ist einfach das Wohnzimmer von Matthias“, lobte Beifahrer Christian Dörr seinen Chauffeur. Das Podium komplettierte der Pole Daniel Chwist (Hyundai). Mit Björn Satorius (Ford) als Viertem landete ein weiterer deutscher Fahrer in den Top-5 des extrem internationalen Feldes.

Möglicherweise bekommt die schwarz-rot-goldene Fraktion im kommenden Jahr weitere Verstärkung. Weil die Steer-by-Wire-Technologie seines Ford Fiesta Rally2 noch keine FIA-Zulassung besitzt, startete Armin Schwarz außerhalb der Wertung als Vorausfahrzeug. Für Zuschauer war jedoch leicht erkennbar, dass der Routinier ohne Zweifel konkurrenzfähig unterwegs war. Dabei war Schwarz mit einem lachenden und einem weinenden Auge unterwegs, denn Sohn Fabio (16) hatte sich zwar bei seinem ersten Lausitz-Einsatz schon nach drei Prüfungen einen deutlichen Vorsprung in der RC4-Klasse erarbeitet, dann aber versagte eine Antriebswelle am Ford Fiesta den Dienst. Jubelstimmung dagegen bei Jan Schneider, der im BMW 318 den diesjährigen Schotter-Cup vor Thomas Leonhardt gewann. Der bewies im Audi, dass 67 eine hohe Zahl sein mag, aber längst kein Alter, um mit dem Rallyesport aufzuhören. ■

LAUSITZ RALLYE (05.–06. NOVEMBER)

12 Prüfungen über 168,7 km

1.	Kahle/Dörr	Skoda Fabia Rally2	1:31:53,6 h
2.	Grøndal/Fuglerud	Ford Fiesta Rally2	+1,1 s
3.	Chwist/Heller	Hyundai i20 R5	+3:51,2 min
4.	Satorius/Meter	Ford Fiesta R5	+5:51,3 min
5.	Scharmach/Moch	Skoda Fabia Rally2	+7:05,1 min
6.	Kocik/Wach	Ford Fiesta Rally2	+10:03,0 min
7.	Frustol/Spilling	Ford Fiesta R5	+11:53,6 min
8.	Moan/Bjørnrud	Mitsubishi Lancer Evo VI	+11:59,3 min
9.	Kačírek/Řiháková	Skoda Fabia R5	+12:11,6 min
10.	Cakal/Akdag	Hyundai i20 R5	+12:54,0 min

Bestzeiten: Cais 7, Kahle 3, Grøndal 1


DÖRRENBÄCHER

Grøndal: Kurz vor dem Ziel abgefangen, trotzdem einen Platz gewonnen



DÖRRENBÄCHER

Kahle: Nach knappem Duell mit Grøndal glücklicher Abstauber


DÖRRENBÄCHER

Chwist: Beim Lausitz-Debüt ein guter dritter Rang für den Polen



DÖRRENBÄCHER

Fabio Schwarz: In der Klasse klar vorne, aber früh draußen



Yann Ehrlacher baute mit dem zweiten Saisonsieg seine Führung vor dem Saisonfinale in Sotschi auf 36 Punkte aus

WTCR

Die blaue Macht

Die Italien-Premiere der WTCR verlief vor allem für Tabellenführer Yann Ehrlacher (Lynk & Co) nach Plan. Der Titelverteidiger hat sich vor dem Finale mit seinem zweiten Saisonsieg deutlich abgesetzt.

Von: **Michael Bräutigam**

Wenn man mit 16 Punkten Vorsprung ins vorletzte Event des Jahres geht und mit deren 36 wieder abreist, dann kann man wohl nur von einem Wochenende nach Maß sprechen. Bedenkt man, dass Ehrlacher mit seinen übers Wochenende gesammelten 40 Punkten der beste Scorer in Adria war und beim Finale in Sotschi allgemein nur noch 60 Punkte zur Vergabe stehen, dann wird es für die Konkurrenz wohl ein nahezu aussichtsloses Unterfangen, den Franzosen noch einzuholen.

Vor allem, weil die blaue Macht sich geschlossen stark zeigte. Man konnte den Eindruck gewinnen, dass man bei Cyan Racing erstmals das nahezu volle Potenzial des Autos zeigte. Das hat eine immer noch recht ähnliche BOP wie zu Saisonbeginn, als man vollmundig davon sprach, absolut chancenlos zu sein. Wie groß die Wahrscheinlichkeit ist, dass die Schweden im dritten Einsatzjahr ihres TCR-Renners noch so große Schritte machen – zumal die Konkurrenz ja auch nicht schläft –, darüber darf sich jeder Beobachter selbst seine Meinung bilden.

Die Leistung auf der Strecke war dagegen unstrittig, vor allem die von Ehrlacher. Sowohl im Q1 als auch Q3 holte er sich die Bestzeit, damit waren die ersten zehn Punkte bereits eingesackt, dazu die erste Pole seit zweieinhalb Jahren. Bedenkt man, dass Teamkollege Thed Björk im letzten Sektor sogar noch fast zwei Zehntelsekunden schneller war als Ehrlacher, bleibt weiterer Raum für Spekulationen, um das wahre Potenzial des Lynk & Co.

Zugute kam Ehrlacher auch, dass die direkte Gegnerschaft strauchelte. Engstler-Hyundai-Pilot Jean-Karl Vernay, der als Tabellenzweiter angereist war,

> „Ich werde nicht das letzte Risiko eingehen, aber ich werde alles geben und am Ende wird zusammengezählt.“
>
> Tabellenführer Yann Ehrlacher

zog die große Niete. Er wurde im Q1 zum Wiegen gebeten, was ihm einen zweiten Run auf neue Reifen verwehrte. Während alle anderen Fahrer bis zu eine halbe Sekunde auf ihrem zweiten Run fanden, war Vernay um 0,015 Sekunden am Q2-Einzug gescheitert. „Es ist frustrierend. Wieso werde ich nicht einfach nach dem Qualifying gewogen?“, zeigte sich Vernay resigniert.

Esteban Guerrieri als Tabellen-Dritter kämpfte in Adria wider Erwarten mit stumpfen Waffen. Anders als erhofft durfte der Honda nämlich doch kein Gewicht ausladen. Dazu passte die Getriebeübersetzung nicht zum überarbeiteten Streckenlayout der Adria-Rennstrecke, das zuvor noch keiner der 21 Fahrer gefahren war. Mehr als Platz 9 im Qualifying war für den Münnich-Fahrer nicht drin, damit ergatterte er aber immerhin einen Platz in der ersten Startreihe fürs Reversed-Grid-Rennen.

Urrutia mit Vorbande

Das begann für den Argentinier perfekt, als er sich am Start gleich Pole-Mann Santiago Urrutia (Lynk & Co) schnappte. Der Uruguayer machte bei Cyan Racing den Teamplayer und fuhr im Qualifying taktisch zur Reversed-Pole – hatte aber natürlich viel mehr Pace in seinem Auto als Guerrieri.

So fackelte er dann auch nicht lange und rempelte sich in der letzten Kurve der ersten Runde wieder vorbei. Dabei touchierte er Guerrieri nicht nur, sondern drängte ihn auch von der Strecke. Die beiden Südamerikaner, die sich neben der Strecke gut verstehen, waren anschließend natürlich geteilter Meinung ob des rustikalen Manövers.

Auch Tom Coronel (Audi) kam später an Guerrieri vorbei. Die Audi-Armada war durch eine günstige BOP die einzige wirkli-

che Konkurrenz für Lynk & Co und machte das Beste daraus. Im ersten Lauf zeigte man beim Comtoyou-Team, dass man auch hier Teamtaktiken anwenden kann. Man schickte Gilles Magnus vor, um sich an Néstor Girolami zu vergehen. Der Plan, dass dadurch auch Audi-Titelaspirant Frédéric Vervisch mit am Argentinier vorbeiziehen kann, ging auf. Danach folgte der Platztausch zurück zwischen Magnus und Vervisch für Platz 6.

Vernay so gut wie raus

Das anschließende Hauptrennen sah eine dominante Vorstellung von Ehrlacher, der schnell eine Lücke aufreißen konnte. Diesen Speed konnte auch Vervisch nicht mitgehen, der sich mit P2 im Rennen aber auch wieder auf diesen Tabellenrang schiebt. Guerrieri kämpfte sich auf P6 und hat als Tabellendritter beim Finale wie in den letzten Jahren noch Chancen auf den Titel.

Auch Urrutia, Yvan Muller und Vernay haben eine rechnerische Möglichkeit auf die Meisterschaft, wobei Vernay im zweiten Lauf nach einer typischen Mittelfeld-Kollision („Dank des tollen Qualifyings“) in der ersten Runde ausschied und 52 Zähler zurückliegt. Die Konkurrenz muss wohl sowieso hoffen, dass Ehrlacher, der bisher in jedem (!) Saisonrennen in den Top 10 gewertet wurde, in Sotschi einen kompletten Ausfall erlebt. Mit Muller, Björk und Urrutia als erfahrenen Wasserträgern ist das jedoch eher unwahrscheinlich. Vielmehr wird man es wohl ähnlich souverän abspulen wie bisher.

„Ich werde nicht das letzte Risiko eingehen, aber ich werde alles geben und am Ende wird zusammengezählt“, verrät Ehrlacher seine kontrolliert offensive Herangehensweise fürs Finale. Auch die F1-Strecke in Russland ist Neuland für alle. Der Tabellenzweite Vervisch sieht die Vorteile bei sich: „Es gibt lange Geraden und lang gezogene Kurven, das könnte gut für uns sein.“

Am Schwarzen Meer dürften dann sowohl die letzten Schleier um die wahren Fahrzeug-Performances als auch die letzten Hemmungen in Sachen Teamtaktiken fallen. Schon in Adria pfiff man Fahrer im Qualifying zurück oder schickte sie im Rennen vor, um Attacke zu machen. Das letzte November-Wochenende dürfte ziemlich heiß werden. ■



WTCR

Audis heißes Eisen: Vervisch ist Ehrlachers erster Verfolger im Titelkampf



WTCR

Gut gekämpft: Guerrieri behält mit P3 und P6 Meisterschafts-Chancen

AUS DEM FAHRERLAGER

PHYSIO VERSTORBEN
Wie im Rahmen des Adria-Events bekannt wurde, ist Dittmar Pufal, der beim Engstler-Team bereits in WTCC-Tagen und später auch bei Münnich als Physiotherapeut tätig war, nach kurzer Krankheit verstorben. Bei einem Ausflug Ende Oktober erlitt er einen Zusammenbruch, daraufhin wurde bei ihm Leukämie diagnostiziert. Nach bereits begonnener Chemotherapie verstarb Pufal (70) am vergangenen Dienstag.

ERSTE KALENDER-NEWS
Am 18. November tagt die FIA-Tourenwagen-Kommission und will dann auch den Kalender für 2022 verabschieden. Auf die Strecken scheint man sich schon geeinigt zu haben. Dem Vernehmen nach gibt es viel Bekanntes, die Liste der geplanten Strecken umfasst Nürburgring, Aragón, Hungaroring, Vila Real, Pau (diesmal den Stadtkurs!) sowie drei Asien-Events in Südkorea, China und Macau. Wann und wo der Saisonstart stattfinden soll, ist aber noch offen.

25 JAHRE CYAN RACING
Am Renntag tauchte auf den Motorhauben der Lynk & Co die Aufschrift „25 – 1996–2021“ auf. Der Hintergrund: Vor 25 Jahren gründete Jan Nilsson das Team Flash Engineering, das damals mit Volvo in der STCC fuhr. Daraus ging später das Polestar- und nun Cyan-Team hervor. In dieser Zeit fuhr die Mannschaft aus Göteborg sieben nationale und vier internationale Titel ein.

ADRIA (I), 1. RENNEN

13. von 16 Läufen, 14 Runden à 3,745 km (21 gestartet, 21 gewertet)

1.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	26.17,538 min
2.	Tom Coronel (NL), Comtoyou DHL	Audi	+ 1,432 s
3.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 3,352 s
4.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 4,675 s
5.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 5,711 s
6.	Frédéric Vervisch (B), Comtoyou	Audi	+ 6,957 s
7.	Gilles Magnus (B), Comtoyou	Audi	+ 7,735 s
8.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 9,940 s
9.	Gabriele Tarquini (I), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 10,997 s
10.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 11,687 s

Schnellste Runde: 1.51,969 min (Coronel)

ADRIA (I), 2. RENNEN

14. von 16 Läufen, 17 Runden à 3,745 km (21 gestartet, 19 gewertet)

1.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	31.49,017 min
2.	Frédéric Vervisch (B), Comtoyou	Audi	+ 3,356 s
3.	Gilles Magnus (B), Comtoyou	Audi	+ 4,092 s
4.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 5,994 s
5.	Gabriele Tarquini (I), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 6,507 s
6.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 8,555 s
7.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 9,643 s
8.	Thed Björk (S), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 10,130 s
9.	Rob Huff (GB), Zengo Motorsport	Cupra	+ 12,046 s
10.	Luca Engstler (D), Engstler Liqui Moly Racing	Hyundai	+ 11,146 s*

Schnellste Runde: 1.51,459 min (Vervisch) *inkl. Strafe (+1 Position)

STAND FAHRER

1.	Ehrlacher	201 Punkte
2.	Vervisch	165
3.	Guerrieri	164
4.	Urrutia	157

STAND TEAMS

1.	Cyan Racing	352 Punkte
2.	Comtoyou Audi Sport	288
3.	Cyan Performance	287
4.	ALL-INKL.COM Münnich	278

STAND TROPHY

1.	Magnus	131 Punkte
2.	Coronel	95
3.	Boldizs	72

STAND JUNIOREN

1.	Magnus	341 Punkte
2.	Engstler	323
3.	Boldizs	231

ADAC

Furioses Finale

Vizemeister: Nach Abschuss am Start fährt Andersen am Sonntag auf Platz 5 ins Ziel

Alle Wertungen waren schon entschieden, trotzdem ging es beim Finale am Nürburgring noch mal hoch her. Nach zwei turbulenten Rennen wurde Martin Andersen (Hyundai) noch Vizemeister.

Von: **Michael Bräutigam**

Allzu viel Spannung war beim Finale nicht zu erwarten. Nicht nur, weil alle Meister schon feststanden, sondern auch, weil sich nur 12 der 17 eingeschriebenen Fahrer einfanden. Meister Luca Engstler fuhr bei der WTCR in Adria, VW-Einzelkämpfer René Kircher konnte nach einem Unfall in Hockenheim nicht starten. Und die drei Trophy-Fahrer des Wimmer-Teams, Christian Voithofer, Günter Benninger und Peter Gross, traten nicht an, weil ihnen der Weg in die noch dazu saukalte Eifel zu weit war.

Trotzdem produzierte das verbleibende Dutzend reichlich Action. Allem voran galt es noch, den Vizemeister zu finden. Dazu legte Engstler-Hyundai-Pilot Martin Andersen mit seinem überhaupt ersten Laufsieg am Samstag den Grundstein und übernahm den zweiten Tabellenrang. Die direkten Gegner um den Vizetitel, Eric Scalvini (Cupra) und Dominik Fugel (Honda), kollidierten miteinander. Scalvini drehte sich und fiel ans Ende des Feldes zurück. Fugel bekam eine Durchfahrtsstrafe, trat diese aber erst deutlich nach den maximal erlaubten drei Runden an.

Parallel entstand ein Vierkampf um P4, der das Mittelfeld einbremste. So kam Fugel erst an die Gruppe ran und schließlich vorbei. Mit diesem vierten Platz betrieb er nach der Strafe maximale Schadensbegrenzung. Dazu kam er auch angesichts seiner zu spät angetretenen Durchfahrt mit einem blauen Auge davon: Statt der üblichen Disqualifikation bekam der Chemnitzer nur fünf Strafplätze in der Sonntags-Startaufstellung aufgebrummt.

Dagegen protestierte das Wimmer-Team, was nach stundenlangen Diskussionen aber als unzulässig zurückgewiesen wurde. Grund genug für Teamchef Felix Wimmer, die Sachen zu packen und seinen Piloten Eric Scalvini am Sonntag gar nicht erst starten zu lassen. „Es ist einfach nicht zu akzeptieren, dass hier von Rennleitern und Stewards Gesetze neu interpretiert werden, die schlicht und einfach nicht zu hinterfragen sind“, so Wimmer.



Beim Finale am Nürburgring bot das kleinste Feld der Saison großen Sport. Neben zwei Premierensiegern gab es auch einen spannenden Kampf um den Vizetitel.

Bis zur letzten Runde

Damit kam es zum Showdown zwischen Andersen und Dominik Fugel. Nach dem Start bremste Marcel Fugel auf feuchter Fahrbahn sehr spät die erste Kurve an und schoss dabei Andersen ab, sodass dieser ans Ende des Feldes zurückfiel. Dafür bekam Marcel Fugel eine Durchfahrtsstrafe und – nachdem er bis zum Antreten der Strafe auch Nico Gruber mit wenig Zurückhaltung attackierte – eine Disqualifikation.

Bruder Dominik hatte somit alle Trümpfe in der Hand, wenn auch nicht ganz den Speed. Dafür aber mit Albert Legutko einen guten Flügelmann, der den heranahenden Andersen lange, aber fair beschäftigte, ehe der Däne in der letzten Runde doch noch vorbeizog und den entscheidenden Platz holte. Jonas Karkyls' Premierensieg ging dabei ebenso beinahe unter wie der sehr feine zweite Platz von Halder-Pilot Szymon Ladniak. ■

NÜRBURGRING, 1. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Andersen/Hyundai	20 Runden
2.	M. Fugel/Honda	+ 13,369 s
3.	Gruber/Hyundai	+ 14,145 s
4.	D. Fugel/Honda	+ 16,945 s
5.	Jahr/Hyundai	+ 19,245 s
6.	Sing/Hyundai	+ 19,360 s
7.	Karklys/Hyundai	+ 19,923 s
8.	Ladniak/Honda	+ 20,243 s
9.	Hertner/Hyundai	+ 43,437 s
10.	Legutko/Honda	+ 57,327 s

NÜRBURGRING, 2. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Karklys/Hyundai	14 Runden
2.	Ladniak/Honda	+ 2,039 s
3.	Gruber/Hyundai	+ 11,916 s
4.	D. Fugel/Honda	+ 18,937 s
5.	Andersen/Hyundai	+ 19,665 s
6.	Legutko/Honda	+ 20,467 s
7.	Hertner/Hyundai	+ 21,091 s
8.	Sing/Hyundai	+ 28,057 s
9.	Jahr/Hyundai	+ 31,261 s
10.	Regensperger/Opel	+ 36,168 s

ENDSTAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Luca Engstler (D)	337
2.	Martin Andersen (DK)	286
3.	Dominik Fugel (D)	285
4.	Eric Scalvini (I)	263
5.	Nico Gruber (D)	218
6.	Jonas Karklys (LT)	197
7.	Marcel Fugel (D)	175
8.	Robin Jahr (D)	132
9.	Philipp Regensperger (D)	96
10.	René Kircher (D)	86

Supercars

Immer klarer auf Titelkurs



Wieder ein Sieg und Tabellenführung weiter ausgebaut: Shane van Gisbergen

MOTORSPORT IMAGES

Beim zweiten Auftritt in Sydney gab es mit Shane van Gisbergen (Holden), Anton de Pasquale (Ford) und Jamie Whincup (Holden) drei Sieger in drei Rennen – und zum Schluss eine mächtige Dusche.

Von: **Michael Bräutigam**

Nach der dominanten Leistung eine Woche zuvor zählte De Pasquale natürlich auch beim zweiten der vier Sydney-Events zu den großen Favoriten. Nach Bestzeiten in beiden freien Trainings streikte jedoch im Qualifying das Getriebe, und so musste der DJR-Pilot von ganz hinten ins erste Rennen am Samstagabend starten. Während Van Gisbergen in diesem souverän zu Saisonsieg Nummer 13 fuhr, zeigte De Pasquale eine Aufholjagd bis auf Platz 12.

Tags darauf sicherten sich im nassen Qualifying De Pasquale und Van Gisbergen die Pole-Positions für die Sonntags-Rennen. Bis zum ersten Lauf war die Strecke so weit abgetrocknet, dass das Feld auf Slicks ausrücken konnte. De Pasquale münzte seine Pole-Position in einen Sieg um, obwohl er sich nach verpatztem Start erst wieder vom dritten Platz vorkämpfen musste. Van Gisbergen reichte aber auch P2, um seine Gesamtführung weiter auszubauen, weil Teamkollege und Hauptrivale Jamie Whincup nach einem Reifenschaden nur auf Platz 25 ins Ziel kam.

Sieg nach Regen-Abbruch

Zum dritten Lauf öffnete der Himmel wieder die Schleusen, was unter anderem Van Gisbergen auf dem falschen Fuß erwischte. Der flog erst von der Strecke und bekam später noch zwei Durchfahrtsstrafen, sodass er nur auf P23 gewertet wurde.

Whincup behielt im immer stärker werdenden Regen die Nerven und vor allem die Fahrzeugbeherrschung und führte das Feld an, als die rote Flagge herauskam. Weil das Rennen nicht mehr neu gestartet wurde, stand Whincup als Sieger fest – sein erster Erfolg seit April.

Unterm Strich steht dennoch ein weiteres Rennwochenende, an dem Van Gisbergen seine Tabellenführung ausbauen konnte, und so dem zweiten Titel nach 2016 immer näher kommt. ■

WTCR

Tarquini hört auf

Mit 59 Jahren ist Schluss – zumindest als Vollzeit-Rennfahrer. Das gab Gabriele Tarquini am vergangenen Wochenende bekannt.

Von 100 auf null Prozent geht es zwar nicht, doch die Tage von Gabriele Tarquini als Vollzeit-Rennfahrer sind gezählt. Im Alter von 59-einhalb Jahren gab er anlässlich seines WTCR-Heimrennens in Adria bekannt, dass er zum Ende des Jahres langsam seine Rennfahrer-Rente einläuten möchte.



WTCR

Vollzeit-Rücktritt: Gabriele Tarquini

„Ich bin traurig. Nach so einer langen Karriere denkt man, dass dieser Moment nie kommt", war der Italiener sichtlich bewegt, als er sich im Rahmen einer PK ans Publikum wandte. Die Entscheidung sei bereits in der Pause zwischen Aragón und Hungaroring gefallen, weil ihm im Qualifying immer ein wenig zu den Markenkollegen fehle. Daraufhin weihte er einige Personen ein und ließ nun öffentlich die Bombe platzen.

Die Karriere von Tarquini, der wegen seines rauen Fahrstils den Spitznamen „Il Cinghio" (Dt.: das Wildschwein) verpasst bekam, reicht rund fünf Jahrzehnte zurück, davon die letzten knapp 30 Jahre im Tourenwagen. Als er 1994 in der BTCC seinen ersten Tourenwagen-Titel gewann, waren einige seiner heutigen WTCR-Gegner wie Mikel Azcona, Yann Ehrlacher oder der Hyundai-Markenkollege Luca Engstler noch gar nicht geboren.

„Rennfahren ist wie eine Droge für mich, ich muss mich also langsam dran gewöhnen", sagt Tarquini, der im März 60 Jahre alt wird. Ganz Schluss ist also wie gesagt doch noch nicht. ■ MBR

ADAC TCR Germany

Zurück zu Hankook

Nach drei Jahren mit Yokohama kehrt die deutsche TCR-Serie zu Hankook-Reifen zurück. Auch der neue Kalender für die Saison 2022 ist jetzt raus.

Schon in den ersten drei Jahren (2016 bis 2018) war Hankook Lieferant der Einheitsreifen in der TCR Germany. Und nachdem die Koreaner dieses Jahr schon unter anderem in der TCR Europe Yokohama als Reifenausrüster ablösten, geschieht dies nun auch in der deutschen Serie. Damit baut man das Tourenwagen-Engagement weiter aus.

Beim Saisonfinale am Nürburgring (siehe links) gab man auch den neuen Rennkalender mit erneut sieben Events bekannt. Wie 2021 startet man sechs Mal im Rahmen des ADAC GT Masters, und das sogar auf den gleichen Strecken. Damit steht Zandvoort wieder nicht im Kalender. Dafür aber ein neues, zweites Auslandsrennen, das das zweite Hockenheim-Event ersetzt: Am Wochenende des 17. bis 19. Juni feiert die TCR Germany ihre Premiere am Salzburgring. ■ MBR



ADAC

Zurück zu den Wurzeln: Die TCR Germany fuhr schon zu Beginn mit Hankook

Perfekt, als es darauf ankam: Kyle Larson und die Crew von Hendrick Motorsports

MOTORSPORT IMAGES

Zweite Chance genutzt

Kyle Larson (Chevrolet) krönte seine dominante Saison mit dem Titelgewinn in Phoenix. Dank eines Fabel-Stopps seines Teams konnte der Hendrick-Pilot in der Schlussphase genügend Vorsprung herausfahren und den Jahresabschluss gewinnen.

Von: **Philipp Körner**

Die Zahlen sprechen am Ende für sich: Ganze zehn Mal durfte Kyle Larson in dieser Saison den traditionellen Sieger-Burnout antreten, fünf Erfolge feierte der Kalifornier allein in den Playoffs. Dementsprechend erkannten nach dem Saisonabschluss in Phoenix alle drei Titelkonkurrenten neidlos an: Larson ist im Moment der beste Fahrer der NASCAR. Dass Larson schlussendlich auch den überdimensionierten Meisterpokal mit nach Hause nehmen durfte, war jedoch lange nicht klar.

Zwar sicherte sich der 29-Jährige in einer der wenigen Qualifikationen in diesem Jahr die Pole-Position, doch vor allem anfangs kämpfte der neue Champion noch mit seinem Camaro. So gaben zu Beginn seine Rivalen Denny Hamlin (Toyota), Chase Elliott (Chevrolet) und Martin Truex Jr. (Toyota) den Ton an. Gibbs-Pilot Truex Jr. gewann schließlich auch die erste Stage.

Zur Rennmitte entwickelte sich dann ein spannendes Duell zwischen Titelverteidiger Elliott und Larson. Die beiden Hendrick-Piloten fuhren am Limit, aber ließen sich stets den nötigen Abstand. Nach vielen sehenswerten Umläufen setzte sich Larson etwas ab und gewann den zweiten Rennabschnitt. Hinter dem Duo liefen Hamlin und Truex Jr. ein – wie so häufig im Finale waren die Top 4 somit wieder die rennbestimmenden Fahrer.

Trotz des Rückenwinds startete Kyle Larson allerdings mit Pech und Problemen in die letzte Stage des Jahres und sah seine Chancen plötzlich kollabieren. „Es gab so viele Zeitpunkte in diesem Rennen, an denen ich dachte, dass wir es nicht mehr schaffen können", erinnerte sich Larson in seinem Sieger-Interview. „Ohne meine Boxencrew beim letzten Stopp würde ich nicht hier stehen und feiern."

Stilechter Abschied

Diese lieferte bei den letzten Stopps der auslaufenden Fahrzeug-Generation mit ihren fünf Radmuttern einen vorbildlichen Ablauf und katapultierte Larson so an die Spitze. Selbiger bedankte sich mit einem starken Restart und konnte im Anschluss das nötige Polster aufbauen. Der Vize-Titel ging an Martin Truex Jr., dessen Crew im Rennen mehrmals haderte. Gibbs-Kollege Denny Hamlin beendete das Rennen auf Rang 3. Chase Elliott lief auf Position 5 ein. Bester Ford-Pilot der Gesamtwertung ist Kevin Harvick auf Platz 5.

Für Kyle Larson ist der Titel ein versöhnlicher Abschluss von turbulenten anderthalb Jahren. Im April 2020 hatte er während einer Simracing-Übertragung ein rassistisches Schimpfwort benutzt. Er nahm zu diesem Zeitpunkt an, nicht gehört zu werden. Die NASCAR suspendierte den Amerikaner mit japanischen Wurzeln. Sein damaliges Team Chip Ganassi Racing ließ ihn gehen. Über viele Monate engagierte sich Larson daraufhin für soziale Zwecke und beschäftigte sich intensiv mit der historischen Benachteiligung von Minderheiten in den USA. ■

NASCAR CUP SERIES

Phoenix/Arizona (USA)
36. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
2.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
3.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
4.	Ryan Blaney (USA)	Ford
5.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
6.	Aric Almirola (USA)	Ford
7.	Kyle Busch (USA)	Toyota
8.	Kevin Harvick (USA)	Ford
9.	Christopher Bell (USA)	Toyota
10.	Brad Keselowski (USA)	Ford

Gesamtwertung
Stand nach 36 von 36 Rennen

1.	Larson (Chevrolet)	5040 Punkte
2.	Truex Jr. (Toyota)	5035
3.	Hamlin (Toyota)	5034
4.	Elliott (Chevrolet)	5032
5.	Harvick (Ford)	2361
6.	Keselowski (Ford)	2354
7.	Blaney (Ford)	2350
8.	Logano (Ford)	2336
9.	Kyle Busch (Toyota)	2318
10.	Byron (Chevrolet)	2306



MOTORSPORT IMAGES

Larson und der gigantische Pokal

Xfinity Series Phoenix

Mit dem ersten Sieg zum Titel

Daniel Hemric stand vor zwei Jahren auf dem Abstellgleis der NASCAR-Welt. Nun sicherte er sich den Titel in der zweiten Liga – mit dem ersten Sieg überhaupt in den drei Top-Ligen der Stockcars.

Von: **Michael Bräutigam**



NASCAR

Im Vollkontakt über die Ziellinie: Daniel Hemric (#18) setzt sich in seinem Gibbs-Toyota knapp gegen Cindric durch

Ein Siegfahrer ist Hemric eigentlich so gar nicht. In seiner Vita stehen 50 Truck-, 38 Cup- und 118 Xfinity-Rennen. Gewonnen hat er bisher genau eines – und zwar das Xfinity-Finale in Phoenix am vergangenen Samstag, das ihm auch den Titel einbrachte.

Vor zwei Jahren stand der vor allem durch seine Konstanz glänzende Mann aus Kannapolis vor dem Scherbenhaufen, der einmal seine Karriere war. Bei Childress musste er im Cup für Tyler Reddick Platz machen. Was für letztes Jahr blieb, war ein Teilzeit-Drive für das Team von Dale Earnhardt Jr. in der zweiten Liga. Dort glänzte er mit reihenweise Top-5-Ergebnissen in den Playoff-Rennen, sodass er für 2021 wieder ein Vollzeit-Cockpit angeboten bekam. Er nahm bei Joe Gibbs Racing den Platz von Riley Herbst ein, der schon bei Stewart-Haas Racing im Gespräch war.

In den ersten vier Rennen holte er drei Top-3-Plätze und zeigte damit sein Potenzial. Schon anlässlich seines Wechsels zu Gibbs kündigte er an, 2021 um den Titel fahren zu wollen. Den Worten folgten Taten und wieder einstellige Ergebnisse am Fließband. So reichte es, um auch ohne einen Sieg bis ins Finale zu kommen.

Dort fand der Toyota-Pilot in Form von Titelverteidiger Austin Cindric (Penske-Ford) einen harten Brocken als Hauptgegner vor. Der gewann die erste Stage, Hemric die zweite, und im Finish lag eigentlich auch wieder Cindric in der aussichtsreichsten Position.

Doch nach einem Restart in der Overtime fasste sich der 30-Jährige ein Herz, schob Cindric in der letzten Kurve leicht an und setzte sich neben den Penske-Ford, um dann im Fotofinish zu siegen. Schon 2017 und 2018 stand Hemric im Xfinity-Finale, nun hat es endlich geklappt. Mit dem ersten Sieg und dem Titel. ■

Truck Series Phoenix

Am Anfang und am Ende stark

Ben Rhodes (Toyota) ist neuer Champion der dritten NASCAR-Liga. Nach zwei Auftaktsiegen war er auch im Finale stärker als die direkten Gegner.

Von: **Michael Bräutigam**



NASCAR

Trotz 20 sieglosen Rennen in Folge: Ben Rhodes holte sich den Truck-Titel

Platz 3 hinter den Toyota-Markenkollegen Chandler Smith und Stewart Friesen – die bis Martinsville ebenfalls noch in den Playoffs waren – reichten Rhodes zum Titel, weil die drei weiteren Finalisten hinter ihm landeten.

Für den einen, John Hunter Nemecheck, ging es mit einem frühen Reifenschaden nach Kontakt bereits denkbar schlecht los. Die zwischenzeitlich zwei Runden Rückstand konnte er zwar wieder aufholen, am Ende kam er aber nicht über P7 hinaus.

Ein noch längeres Gesicht zog Matt Crafton. Rhodes' ThorSport-Teamkollege fand nie richtig ins Rennen und beklagte sich über schlechtes Fahrzeug-Handling. P12 reichte letztlich nicht zum erhofften vierten Truck-Titel.

Als Vierter im Bunde hatte auch Zane Smith (Chevrolet) noch die Meisterschaft im Visier. Der eigentliche Außenseiter hatte sich mit einem Sieg in Martinsville in letzter Sekunde noch ins Finale geboxt und wirkte in der entscheidenden Phase des Rennens stärker als Rhodes.

Nur in Daytona gewonnen

„Ich dachte, ich hätte es verloren. Als Zane vorbeigezogen war, fuhr er immer weiter weg", berichtete Rhodes. Erst mit abgenutzten Reifen kippte das Geschehen wieder zu seinen Gunsten. „Ich stand in jeder Kurve quer, aber es war gerade so genug." Acht Runden vor Schluss knackte er Smith, der letztlich Fünfter wurde, und sicherte sich mit besagtem dritten Platz den Titel.

Rhodes, der die beiden Auftakt-Rennen in Daytona gewinnen konnte, blieb für den Rest des Jahres zwar sieglos, war aber im entscheidenden Moment wieder da. Für den 24-Jährigen ist es der erste nationale Titel. ■



Bagnaias Spielplatz

Wenn er den WM-Titel auch verloren hat: Francesco Bagnaia schlug in Portimão zurück und feierte einen überlegenen Sieg, während Weltmeister Fabio Quartararo stürzte. Ex-Weltmeister Joan Mir feierte dafür Wiederauferstehung.

Von: **Imre Paulovits**

Er war einfach nicht zu halten. Zu Beginn des Rennens sah es noch so aus, als könne der wiedererstarkte Joan Mir mit der Suzuki das Tempo von Francesco Bagnaia und der Ducati halten. Doch dann zog die rote Granate unaufhaltsam davon. „Es war einfach unglaublich, welches Tempo Pecco gehen konnte“, wunderte sich der Weltmeister des Jahres 2020. Und so fuhr der Italiener einem ungefährdeten Sieg entgegen. Weil auch Jack Miller aufs Podest steigen konnte, gewann Ducati in Portimão vorzeitig die Hersteller-WM.

Erstarkte Suzuki

Doch die eigentliche Überraschung war Joan Mir mit der Suzuki. Hatte er sich bislang immer von hinteren Startplätzen nach vorne kämpfen müssen, war der entthronte Weltmeister auf der Berg- und Talbahn in der Algarve vom ersten Training an vorn dabei und brachte sich mit der drittschnellsten Zeit in FP3 locker in die ersten zehn, die am zweiten Qualifying teilnehmen konnten. Und auch dort war der Höhenflug des Suzuki-Piloten noch nicht beendet, er stellte das blaue Motorrad in die erste Startreihe neben die beiden Werks-Ducatis. „Wir haben beim Misano-Test große Schritte gemacht, aber bisher kam immer etwas dazwischen, bis wir sie ausspielen konnten“, erklärte Mir. „Vor allem hat sich die zweite Generation der hinteren Höhenverstellung sehr positiv ausgewirkt.“

Aber auch Mir selbst hat in seinem Kopf aufgeräumt und alles neu gestartet. „Nach dem desaströsen Rennen in Misano habe ich mir gesagt, so geht es nicht weiter“, gestand der Weltmeister von 2020. „Ich habe mir einfach eine Woche genommen, in der ich nichts gemacht und auch Motorräder ganz aus meinem Kopf verbannt habe. Danach war ich wieder voller Energie.“ Man kann sich als Außenstehender nur schwer vorstellen, welche Arbeit die Spitzenpiloten der MotoGP während eines Grand-Prix-Wochenendes in ihrem Kopf verrichten und welchen Unterschied ihr Seelenzustand ausmacht. Joan Mir hat es uns in Portimão eindrucksvoll vor Augen geführt.

> „Die zweite Generation unserer Fahrhöhenverstellung hat uns den entscheidenden Speed gebracht. Dazu habe ich mir nach Misano eine Woche komplette Pause gegönnt.“
>
> Joan Mir

Marc Márquez war wegen seiner Gehirnerschütterung nach einem Dirt-Track-Sturz nicht in Portimão, sein Bruder Álex hatte jedoch ein umso größeres Formhoch. Der LCR-Pilot war bereits in FP3 schnellster Honda-Pilot. Und während Werksfahrer Pol Espargaró nach dem Start weit zurückfiel, hatte der jüngere Márquez einen Raketenstart, kam vom achten Startplatz aus als Fünfter aus der ersten Runde zurück. Obwohl er sich für den harten Hinterreifen entschieden hatte, brachte er gleich genügend Hitze rein, sodass er erst Jorge Martín stehen ließ und dann Jack Miller einholte. Der 25-Jährige zeigte dann eindrucksvoll, dass die Honda auch auf der Geraden nicht unbedingt langsamer ist als die Ducati, scherte aus dem Windschatten aus und übernahm gar den dritten Platz. Auch als sich Miller wieder vor ihn setzte, blieb Márquez dran. Und wäre das Rennen nicht mit der roten Flagge zwei Runden verkürzt zu Ende gegangen, hätte es sicher noch ein Feuerwerk gegeben. „Ich wusste, dass Márquez



Riesenleistung vor dem Riesenrad: Francesco Bagnaia war in Portimão unantastbar

MOTOGP



MOTOGP



Zwar konnte er Bagnaia nicht gefährden, aber Mir fuhr unbeirrt auf P2



MOTOGP

Joan Mir: „Bin wieder da!“



MOTOGP

Jack Miller (#43) fuhr aufs Podest, Álex Márquez (#73) blieb die Chance verwehrt, Fabio Quartararo (#20) stürzte

sein Pulver noch nicht verschossen hatte und freute mich schon auf den Endkampf“, gab Jack Miller zu. „Ich hatte noch etwas übrig, er sicherlich auch. Es bleibt dieses ungewisse Gefühl, dass man es nicht probieren konnte“, sinnierte Márquez.

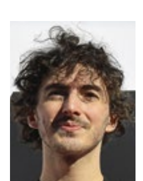
Probleme für Quartararo

Dafür lief beim vor zwei Wochen gekürten Weltmeister gar nichts. Fabio Quartararo konnte diesmal nicht im Qualifying brillieren, er musste vom siebten Startplatz aus losfahren. Ebenfalls auf dem siebten Platz liegend musste er später seinen ersten Rennsturz in dieser Saison hinnehmen. „Es war ein Albtraum von einem Rennen“, gab Quartararo zu. „Dass ich gestürzt bin, lag einfach daran, dass ich aus Verzweiflung zu sehr gepusht habe und mir die Front weggerutscht ist. Ich konnte die Ducatis einfach nicht überholen. Ich konnte in den Kurven zwar immer wieder an sie ranfahren, doch bei der Beschleunigung und dem Topspeed sind wir einfach zu weit von ihnen weg. Ich bin in diesem Jahr 14 Mal aus der ersten Reihe gestartet, das hat uns bisher über unsere Schwächen hinweggeholfen. Ich erinnere mich, dass Pecco hier beim ersten Rennen vom elften Startplatz aus locker Zweiter wurde, weil es ihm nicht schwerfiel zu überholen. Für mich war es einfach unmöglich. Wir müssen ganz dringend Motorleistung finden.“

Nicht besser erging es den KTMs. Brad Binder brachte zwar Platz 10 ins Ziel, doch nach dem überlegenen Sieg von Miguel Oliveira im Vorjahr konnten die Österreicher damit nicht zufrieden sein. „Wir hatten ein paar neue Teile gebracht, die sich bei den letzten Tests bewährt haben, hier aber nicht“, gab Renndirektor Pit Beirer zu. Iker Lecuona, der die ältere Spezifikation fuhr, fand umso mehr Speed. Er verlor aber einmal viele Plätze, als er am Ende der Zielgerade geradeaus musste. Bei seiner Aufholjagd stürzte er und räumte dabei ausgerechnet Oliveira ab, was den Rennabbruch bewirkte.

Schon am nächsten Wochenende geht es weiter, zum letzten großen WM-Finale in Valencia. ■

DREI FRAGEN AN FRANCESCO BAGNAIA



WAR DIES DAS PERFEKTE RENNEN?
Ich denke, es war mein bisher bestes Wochenende in der MotoGP. Ich habe jede einzelne Session genossen. Wenn man sich so gut mit seinem Motorrad fühlt wie ich im Moment, kommt alles viel leichter. Die Arbeit, die wir während der Saison gemacht haben, war zu spüren, ich fühlte mich deutlich konkurrenzfähiger als beim ersten Rennen hier im April. Ich habe zu Beginn etwas mehr Probleme mit dem Vorderreifen gehabt als bei den letzten Rennen. In den ersten Runden begann die Front in Linkskurven immer einzuklappen. Dann wurde es aber besser, ich konnte vorne wegziehen, und ich bin glücklich, dass ich das Rennen gewinnen konnte.

WIE HABEN SIE ES GESCHAFFT, IHREN FAHRSTIL SO AUF DIE DUCATI EINZUSTELLEN?
Ich habe mich ab dem Punkt, als ich ins Ducati-Werksteam kam, ganz anders auf dem Motorrad gefühlt. Ich habe auch viel in Misano trainiert. Der Schritt, den wir dann an der Front gemacht haben, war groß und entscheidend. Seither fühle ich mich richtig konkurrenzfähig.

FÜHLEN SIE SICH NUN FÜR DAS FINALE UND NÄCHSTES JAHR GEWAPPNET?
Ich denke, wir haben die WM dieses Jahr nicht in Misano verloren. Wir haben sehr viele Punkte zuvor vergeben, ich habe erst in der zweiten Saisonhälfte begonnen, konkurrenzfähig zu werden. Wir haben sehr hart gearbeitet, aber jetzt haben wir eine sehr gute Basis für nächstes Jahr.

Bradl kämpft stark


MOTOGP

Als Ersatz für den verletzten Marc Márquez holte Stefan Bradl einen weiteren WM-Punkt und konnte sich einen Traum erfüllen: Noch einmal mit Valentino Rossi zu kämpfen.

Von: **Imre Paulovits**

Nur zwei Wochen nach seiner Wildcard in Misano durfte Stefan Bradl zum fünften Mal in diesem Jahr einen Grand Prix bestreiten. Doch der Honda-Testpilot musste auch zugeben: „Es ist nicht ganz einfach, in dieser Phase der Saison, wo alle voll in der Rennroutine und schnell sind, den Rhythmus von Testfahrer auf Rennfahrer umzustellen." So bewegte sich der 31-jährige Deutsche in den Trainings zwischen dem 18. und dem 21. Platz und stellte die Repsol-Honda schließlich auf den 20. Startplatz. „Dieser Platz geht in Ordnung, obwohl ich natürlich gerne weiter vorne gelandet wäre", gab Bradl zu. „Aber am Ende fehlt mir noch etwas über eine Runde. Das ist wahrscheinlich der Bereich, in dem ich den größten Unterschied zwischen mir und den anderen Fahrern sehe: Das Pushen, um über eine Runde das Maximum aus dem Reifen herauszuholen."

Im Rennen kam aber der Rennfahrer durch, und er konnte sich weiter steigern. Bradl verbrachte den Großteil des Rennens mit Valentino Rossi, Andrea Dovizioso und Luca Marini im Kampf um die letzten WM-Punkte. Schließlich landete er auf dem 15. Platz und setzte seine Serie fort, bei jedem Rennen in diesem Jahr gepunktet zu haben. „Ich bin happy, wie unser Wochenende insgesamt verlaufen ist", freute er sich. „Wir haben keine Fehler gemacht und konnten direkt konkurrenzfähige Zeiten in der wahrscheinlich engsten Ära der MotoGP-Geschichte fahren. Zum Schluss hatte ich einen schönen Kampf mit Valentino Rossi und Andrea Dovizioso. Das Duell mit Valentino war etwas Besonderes für mich. Er wird ja am nächsten Wochenende in Valencia vom aktiven Rennsport zurücktreten. So hatte ich das Vergnügen, mit dieser Legende noch einmal auf der Strecke zu kämpfen. Ich habe das Rennen auch sonst voll genossen, auch wenn ich in letzter Zeit nicht voll auf Racing konzentriert war und so vom Testmodus in den Rennmodus umschalten musste." ■

KOMMENTAR

WIR HABEN EINEN NEUEN WELTMEISTER. Pedro Acosta ist der erste Fahrer seit Loris Capirossi, der gleich in seinem ersten WM-Jahr den Titel eingefahren hat. Doch dieser historische Titel für diesen außergewöhnlichen und reifen Jungen, der es mehr als verdient hat, hatte doch einen schalen Beigeschmack. Denn Darryn Binder hat seinen Titelgegner aus dem Kampf gerissen. Binder ist 23 Jahre alt, wird nächstes Jahr gleich in die MotoGP aufsteigen und widerlegte gleich die Sicherheitsbestrebung der FIM, dass durch das Heraufsetzen des Mindestalters mehr Sicherheit geschaffen werden kann. MotoGP-Vizeweltmeister Francesco Bagnaia brachte es auf den Punkt: Eigentlich müsste man eine Superlizenz einführen wie in der Formel 1. Bis dahin hat Binder nun Zeit, drüber nachzudenken, was seine Aktionen in der MotoGP auslösen könnten.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

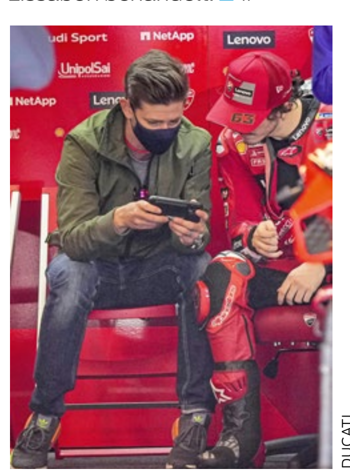
AUS DEM FAHRERLAGER

LEGENDE PER CARAVAN
Jacky Ickx, Formel-1-Vizeweltmeister von 1969 und '70, sechsfacher Le-Mans-Sieger und Sieger der Dakar 1983, besuchte die MotoGP in Portugal und war Gast bei Ducati. Der 76-Jährige kam mit seinem Wohnmobil angereist und fuhr es wie jeder andere auf den GP-Parkplatz.

LEGENDE ALS COACH
MotoGP-Legende Casey Stoner war nach mehr als drei Jahren erstmals wieder im MotoGP-Fahrerlager. Der Weltmeister von 2007 und 2011 unterhielt sich zunächst freudig mit alten Bekannten, dann fuhr er um die Strecke herum, betrachtete sich das Geschehen, setzte sich anschließend mit den Ducati-Werkspiloten hin und analysierte ihre Fahrweise. „Es war unglaublich, ihn als Fahrercoach in der Box zu haben", schwärmten Francesco Bagnaia und Jack Miller einstimmig. „Sein Ansatz eröffnet noch einmal eine höhere Ebene. Es wäre toll, ihn in Zukunft immer in der Box zu haben." Doch dies dürfte ein Wunsch bleiben. Obwohl sich Stoner gut vorstellen könnte, wieder öfter bei der WM zu sein und er gern sein Wissen weitergeben würde, kämpft der 36-jährige Australier mit ernsthaften gesundheitlichen Problemen. Seine Stoffwechselschwäche, die 2009 als Laktose-Intoleranz diagnostiziert wurde, hat sich seither verschlimmert. „Ich hatte zwischenzeitlich Phasen, wo alles, was ich tagelang machen konnte, der Gang vom Bett zum Badezimmer war", gibt er zu. „Ich habe es gelernt, möglichst energieschonend zu leben, aber es kommen trotzdem schlechtere Phasen." Dazu fühlt sich Stoner seinen beiden vier- und neunjährigen Töchtern verpflichtet.

ALGARVE LEBT AUF
28 000 Zuschauer wurden zum Grand Prix auf die Tribünen des Autodromo Internacional do Algarve gelassen. Überall um die Strecke herum herrschte reges Treiben. Man kann kaum erwarten, wenn ein Grand Prix wieder ohne jegliche Restriktionen abläuft.

SCHLIMMER UNFALL
Auf der Zufahrtsstraße zur Rennstrecke kam es Samstagnacht zu einem schrecklichen Unfall. João Fernandes, erster Sergeant der Polizei von Faro, kollidierte mit einem Taxi und starb. Der darin reisende Journalist Lucio Lopez erlitt schwere Verletzungen und wird auf der Intensivstation in Lissabon behandelt. ■ IP



DUCATI

Casey Stoner (l.) und Francesco Bagnaia: „Wäre der ideale Coach"

MOTOGP-ERGEBNISSE

Portimão (P) – 7. November 2021 17. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 105,616 km über 23 Runden à 4,592 km. 22 Fahrer gestartet, 17 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 29 Grad. Schnitt des Siegers: 165,4 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP21	23	38.17,720 min	337,5 km/h	1.39,467 min	M/M	25
2.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	23	+2,478 sec	338,5 km/h	1.39,572 min	M/M	20
3.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP21	23	+6,402 sec	345,0 km/h	1.39,539 min	M/M	16
4.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	23	+6,453 sec	345,0 km/h	1.39,618 min	M/H	13
5.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP21	23	+7,882 sec	351,7 km/h	1.39,484 min	M/H	11
6.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	23	+9,573 sec	349,5 km/h	1.39,580min	M/H	10
7.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP21	23	+10,144 sec	346,1 km/h	1.39,549 min	M/M	9
8.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	23	+10,742 sec	342,8 km/h	1.39,657 min	M/M	8
9.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP19	23	+13,840 sec	349,5 km/h	1.39,846 min	M/M	7
10.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	23	+14,487 sec	346,1 km/h	1.39,806 min	M/H	6
11.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	23	+20,912 sec	345,0 km/h	1.39,985 min	M/H	5
12.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP19	23	+22,450 sec	345,0 km/h	1.40,293 min	M/H	4
13.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	23	+22,752 sec	345,0 km/h	1.40,231 min	M/H	3
14.	Andrea Dovizioso (I)	Yamaha YZR-M1	23	+26,207 sec	340,6 km/h	1.40,371 min	M/H	2
15.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	23	+26,284 sec	348,3 km/h	1.40,275 min	M/M	1
16.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	23	+26,828 sec	341,7 km/h	1.40,153 min	M/M	-
17.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	23	+27,863 sec	336,4 km/h	1.40,280 min	M/H	-
	Nicht gewertet:							
	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	22	+1 Runde	343,9 km/h	1.39,850 min	M/H	-
	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	22	+1 Runde	341,7 km/h	1.39,705 min	M/H	-
	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	13	+10 Runden	343,9 km/h	1,32,927 min	M/M	-
	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	7	+16 Runden	298,3 km/h	1,33,293 min	M/M	-
	Danilo Petrucci (I)	KTM RC16	0	+23 Runden	-	-	M/H	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Bagnaia	1.38,725 min
2.	Miller	1.38,829 min
3.	Mir	1.38,893 min
4.	Martín	1.38,916 min
5.	Zarco	1.38,918 min
6.	P. Espargaró	1.39,058 min
7.	Quartararo	1.39,131 min
8.	A. Márquez	1.39,191 min
9.	Morbidelli	1.39,321 min
10.	Lecuona	1.39,387 min
11.	Rins	1.39,649 min
12.	Marini	1.39,828 min
13.	Bastianini	1.39,283 min
14.	A. Espargaró	1.39,389 min
15.	Petrucci	1.39,595 min
16.	Rossi	1.39,604 min
17.	Oliveira	1.39,624 min
18.	Viñales	1.39,738 min
19.	Binder	1.39,859 min
20.	Bradl	1.39,907 min
21.	Dovizioso	1.39,918 min
22.	Nakagami	1.40,009 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	267
2.	Bagnaia	227
3.	Mir	195
4.	Miller	165
5.	Zarco	163
6.	M. Márquez	142
7.	Binder	142
8.	A. Espargaró	113
9.	Viñales	106
22.	Bradl	14

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	332
2.	Yamaha	298
3.	Suzuki	227
4.	Honda	211
5.	KTM	196
6.	Aprilia	114

WM-STAND TEAMS

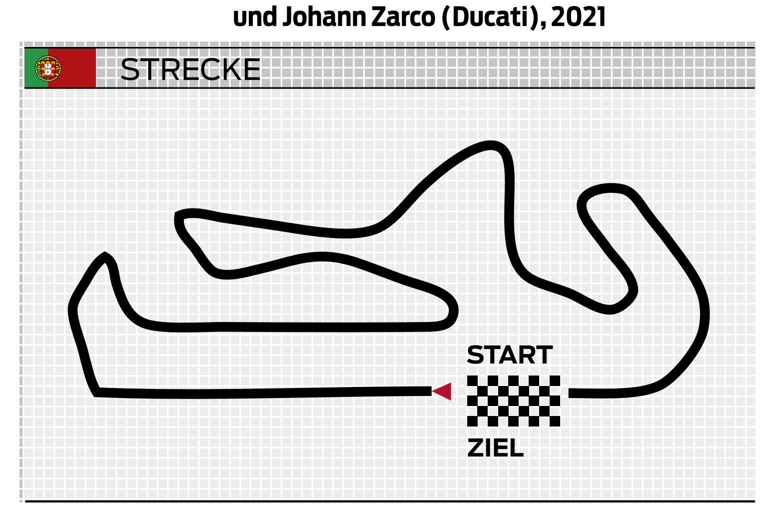
	Team	Punkte
1.	Ducati Lenovo Team	392
2.	Monster Energy Yamaha MotoGP	364
3.	Team Suzuki Ecstar	294
4.	Pramac Racing	258
5.	Repsol Honda Team	250
6.	Red Bull KTM Factory Racing	234
7.	LCR Honda	143
8.	Esponsorama Racing	135
9.	Aprilia Racing Team Gresini	128
10.	Petronas Yamaha SRT	86

„Wir haben jetzt den Hersteller-Titel, in Valencia wollen wir auch den für das Team holen. Und 2022 hoffentlich die Fahrer-WM.“

Francesco Bagnaia

AUTODROMO DO ALGARVE PORTIMÃO (P) 4,592 KM

Rundenrekord: **1.39,450, Álex Rins (Suzuki), 2021**
Quali-Rekord: **1.38,725, Francesco Bagnaia (Ducati), 2021**
Topspeed-Rekord: **351,7 km/h Andrea Dovizioso (Ducati), 2020 und Johann Zarco (Ducati), 2021**





Miller (l.) und Bagnaia bescherten Ducati vorzeitig den Konstrukteurs-Titel

MOTOGP

Remy Gardner kämpft die Sch



War das die WM-Entscheidung? Gardner (#87) führt vor Raúl Fernández

MOTOGP

Remy Gardner zeigte Härte. Am Freitag brach er sich eine Rippe an, am Sonntag besiegte er seinen WM-Herausforderer Raúl Fernández. Der Australier ist schon fast Weltmeister.

Von: **Imre Paulovits**

Die Auslaufrunde war noch voller Jubel, doch als Remy Gardner im Parc Fermé ankam, war er sichtlich von Schmerzen gezeichnet. Er brauchte die Hilfe seiner Mannschaft, um vom Motorrad zu steigen. Das schmerzverzerrte Gesicht ging allerdings bald in ein Strahlen über. Der Sohn des 500er-Weltmeisters von 1987 wusste: Der Sieg an der Algarve war der wichtigste seiner bisherigen Karriere. Er geht jetzt mit 23 Punkten Vorsprung ins Finale, dort reicht ihm beim Sieg seines Teamkollegen Raúl Fernández ein 13. Platz.

MiniGP

Kleine kommen zum großen Finale

In Valencia findet erstmals das Weltfinale der von der FIM vereinheitlichten MiniGP World Series statt. Deutsche werden aber nicht dabei sein.

Von: **Imre Paulovits**

Wenngleich die FIM ab nächstem Jahr auch rigoros die Altersgrenzen der Nachwuchsklassen anheben wird: Beim Grand Prix von Valencia wird es noch ein großes Finale geben, das die Talente in noch jüngeren Jahren abholt. Die Dorna initiierte dies im Interesse von noch mehr Leistungsdichte, die FIM ließ es bei vielen Landesverbänden umsetzen.

So werden in Valencia 30 Jugendliche im Alter zwischen 10 und 14 Jahren mit einheitlichen Ohvale GP-0 160 mit Viergang-Getriebe ausgerüstet sein. Obwohl die Fahrer alle bereits in diesem Jahr mit solchen Motorrädern sowohl in ihren Landesmeisterschaften als auch in der World Series unterwegs waren, bekommen sie für das Finale ganz neues Material. Die Motorräder werden vom Hersteller bereitgestellt. Wer welches Bike bekommt, wurde am Donnerstag vor dem Portimão-GP ausgelost. Joan Mir, MotoGP-Weltmeister von 2020, und sein Suzuki-Teamkollege Álex Rins zogen aus zwei Behältern je ein Motorrad und einen Fahrer, diese wurden dann jeweils zu einem Paar zusammengeführt.



FIM

FIM MiniGP Finale: Ehrgeiziges Projekt, das bald Bedeutung bekommen könnte

Die Dorna hat für die Serie bekannte Partner an Land ziehen können. Neben Ohvale, die die Motorräder liefern, kommen die Einheitsreifen von Pirelli, den Schmierstoff liefert Motul, I-Power die Rennkombis, Stiefel, Handschuhe und Protektoren, KYT die Helme. Dazu hat die Dorna mit allen Partnern ausgemacht, dass die Fahrer in Zukunft diese Produkte für die Serie zu einem vergünstigten Preis bekommen.

Das Spektakel der Minibikes wird schon am Mittwoch beginnen, das Finalrennen findet am Donnerstag statt. Bei dem heraufgesetzten Alterslimit in den höheren Nachwuchsklassen dürfte der MiniGP Series in Zukunft eine wichtigere Rolle zukommen.

Aus Deutschland wird in diesem Jahr noch niemand dabei sein. Der ADAC hatte das Regelwerk zu spät bekommen, um es für die Minibike-Meisterschaften während der Coronakrise umsetzen zu können. ■

merzen nieder

Dabei hatte es zuvor noch gar nicht gut für den WM-Leader ausgesehen. In FP2 war Gardner in der Zielkurve mit Marcos Ramírez kollidiert, der seiner Meinung nach plötzlich vom Gas ging und langsam auf der Linie fuhr. Die zwei kollidierten und flogen furchtbar ab. Dabei brach sich Gardner auf der linken Seite eine Rippe, was ihn aber nicht davon abhielt, im Qualifying die zweitschnellste Runde hinter seinem Teamkollegen zu fahren. Dieser strotzte förmlich vor Selbstvertrauen: „Ich liebe diese Strecke, und ich habe das ganze Wochenende daran gearbeitet, ein gutes Rennen zu fahren." Doch dabei setzte er auf den weichen Hinterreifen, während Gardner an der harten Mischung arbeitete. Im Rennen war es dann wärmer als an den Vortagen, und sowohl Fernández als auch Marco Bezzecchi, der auf den weichen Reifen gesetzt hatte, fielen nach starkem Rennbeginn zurück. „Es war zum Verzweifeln", konnte Fernández seinen Ärger nicht verbergen. „Ich bin am Samstag und auch noch am Sonntagmorgen im Warmup mit einem weichen Reifen gefahren, der drei Runden mehr als die Renndistanz drauf hatte, und ich konnte mit ihm voll fahren. Doch im Rennen hatte ich bereits zehn Runden vor Schluss einen starken Abfall. Zum Schluss konnte ich weder in die Kurven hineinbremsen noch herausbeschleunigen. Ich bin richtig wütend, denn jetzt habe ich meine Chance auf den WM-Titel endgültig vergeben."

Gardner blieb cool, als er zu Rennbeginn auf den dritten Platz hinter Bezzecchi zurückfiel. Er schnappte sich den Italiener in der neunten Runde wieder, und als Fernández Probleme bekam, setzte er sich an die Spitze. Fernández musste in der letzten Runde noch aufpassen, dass ihn nicht auch noch Sam Lowes abfing. „Jetzt spanne ich erst einmal aus, in Valencia muss ich nur besonnen bleiben", machte Gardner seine Strategie klar. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Bislang gab es nur Fotomontagen von Fahrern, die die berühmte Kuppe des Autodromo Internacional im Flug nehmen. Jack Miller, der nie um spektakuläre Aktionen für die Zuschauer verlegen ist, hat es nun in die Tat umgesetzt. Jeweils nach den Trainings und nach dem Rennen gab er auf der Kuppe Gas, was zunächst das Vorderrad abheben ließ und dann das ganze Motorrad in die Luft hob.

MOTO2

Marcel Schrötter kam in Portimão von Startplatz 15 aus zwar in die Top 10 und hatte nur 13 Sekunden Rückstand auf den Sieger, glücklich war der deutsche Intact-GP-Pilot aber nicht, denn im Warm-up war er Fünftschnellster gewesen: „Unser Warm-up-Ergebnis hatte uns Hoffnung gegeben, besonders, was die Pace mit dem härteren Reifen anging. Leider fehlten mir zu Beginn des Rennens dadurch zwei Zehntel, um im Kampf um die Top 6 zu bleiben. Wir müssen dennoch mit dem zehnten Platz zufrieden sein. Wir hatten zuletzt ein paar wirklich zähe Wochenenden, daher ist P10 mit 13 s zum Sieger von Position 15 kommend nicht schlecht. Wir werden auch für das letzte Rennen nächste Woche weiter hart arbeiten, denn wir waren in Portimão jetzt näher dran als in den Rennen zuvor." Tom Lüthi wurde bei seinem vorletzten Grand Prix 19. „Es war ein Wochenende zum Vergessen", so der Schweizer. „Wir hatten uns für den weicheren Reifen entschieden, aber der ging ein."

MOTO3

Maximilian Kofler konnte in Portimão nicht fahren. Er hatte am Donnerstag einen positiven Corona-Test, daher wurde er beim CIP-Team durch den Australier Joel Kelso ersetzt.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Portimão (P) – 7. November 2021 17. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 105,616 km über 23 Runden à 4,592 km. 31 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 27 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	23	39.36,275 min	1.42,782 min	25
2.	Raul Fernández (E)	Kalex	23	+3,014 sec	1.42,714 min	20
3.	Sam Lowes (GB)	Kalex	23	+3,899 sec	1.42,989 min	16
4.	Arón Canet (E)	Boscoscuro	23	+7,616 sec	1.42,671 min	13
5.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	23	+7,621 sec	1.43,007 min	11
6.	Celestino Vietti (I)	Kalex	23	+10,021 sec	1.42,971 min	10
7.	Jorge Navarro (E)	Boscoscuro	23	+10,908 sec	1.43,013 min	9
8.	Marco Bezzecchi (I)	Kalex	23	+11,586 sec	1.42,685 min	8
9.	Augusto Fernández (E)	Kalex	23	+13,121 sec	1.43,162 min	7
10.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	23	+13,286 sec	1.43,200 min	6
11.	Fabio Di Giannantonio (I)	Kalex	23	+14,614 sec	1.43,113 min	5
12.	Héctor Garzo (E)	Kalex	23	+25,538 sec	1.43,364 min	4
13.	Stefano Manzi (I)	Kalex	23	+ 26,511 sec	1.43,200 min	3
14.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	23	+27,225 sec	1.43,200 min	2
15.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	23	+28,345 sec	1.43,733 min	1
16.	Fermin Aldeguer (E)	Boscoscuro	23	+28,412 sec	1.43,623 min	-
17.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	23	+32,282 sec	1.43,929 min	-
18.	Hafizh Syahrin (MAL)	NTS	23	+35,387 sec	1.43,694 min	-
19.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	23	+39,184 sec	1.43,674 min	-
20.	Tony Arbolino (I)	Kalex	23	+43,803 sec	1.44,451 min	-
21.	Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	23	+43,432 sec	1.43,811 min	-
22.	Nicolò Bulega (I)	Kalex	23	+43,491 sec	1.44,128 min	-
23.	Barry Baltus (B)	NTS	23	+45,847 sec	1.44,128 min	-
24.	Joe Roberts (USA)	Kalex	23	+54,350 sec	1.43,733 min	-
25.	Piotr Biesiekirski (PL)	Kalex	23	+1.08,619 min	1.45,357 min	-
	Nicht gewertet:					
	Lorenzo Baldassarri (I)	MV Agusta	14	+9 Runden	1.45,050 min	-
	Xavi Vierge (E)	Kalex	10	+13 Runden	1.43,061 min	-
	Jake Dixon (GB)	Kalex	9	+14 Runden	1.43,331 min	-
	Ai Ogura (J)	Kalex	2	+21 Runden	1.43,516 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Gardner	305
2.	R. Fernández	282
3.	Bezzecchi	214
4.	Lowes	181
5.	A. Fernández	158
6.	Canet	153
7.	Di Giannantonio	141
8.	Ogura	120
10.	Schrötter	91
22.	Lüthi	23

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	425
2.	Boscoscuro	188
3.	MV Agusta	19
4.	NTS	10

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	542
2.	Elf Marc VDS Racing Team	316
7.	Liqui Moly IntactGP	136

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	R. Fernández	1.42,101 min
2.	Gardner	1.42,370 min
3.	Di Giannantonio	1.42,506 min
4.	Canet	1.42,511 min
5.	A. Fernández	1.42,616 min
6.	Beaubier	1.42,620 min
7.	Bezzecchi	1.42,697 min
8.	Lowes	1.42,701 min
9.	Ogura	1.42,783 min
10.	Navarro	1.42,822 min
11.	Vierge	1.42,829 min
12.	Garzo	1.42,980 min
13.	Ramírez	1.43,023 min
14.	Vietti	1.43,034 min
15.	Schrötter	1.43,078 min
16.	Syahrin	1.43,178 min
17.	Manzi	1.43,353 min
18.	Arenas	1.43,367 min
19.	Chantra	1.43,288 min
20.	Dixon	1.43,545 min
21.	Corsi	1.43,554 min
22.	Roberts	1.43,554 min
23.	Arbolino	1.43,605 min
24.	Lüthi	1.43,617 min
25.	Nagashima	1.43,642 min
26.	Baltus	1.43,781 min
27.	Bulega	1.43,895 min

Pedro Acosta mit Rambos Hil

Ob Pedro Acosta in Portimão auch aus eigener Kraft Weltmeister geworden wäre, werden wir nie erfahren. Weil er von Darryn Binder abgeschossen wurde, ist Dennis Foggia aus dem Rennen.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Die Spannung knistert. Wenn Pedro Acosta gewinnt, ist er vorzeitig Weltmeister. Gewinnt Dennis Foggia, dann wird die WM-Entscheidung bis Valencia vertagt. Foggia hat die meiste Zeit über das Rennen angeführt, doch Acosta hat im Warmup mit einer Fabelzeit bewiesen, dass er diesmal gewinnen kann. Zu Mitte des Rennens hat ihm sein Teamkollege Jaume Masiá bereits einmal geholfen, sich an die Spitze zu setzen, doch die verlor er wieder, und zum Schluss konnte er nicht mehr auf seinen Teamkollegen zählen, weil dieser gestürzt war. Acosta setzt sich in der letzten Runde am Ende der Zielgeraden entschlossen an die Spitze. Foggia bleibt dran, doch in Turn 3 schlägt das Schicksal zu: Darryn Binder, der zwar immer in der Spitzengruppe war, aber auf der Geraden immer Meter verlor, versucht ein hoffnungsloses Bremsmanöver, dabei knallt er Foggia ins Heck. Als dieser stürzt, reißt er auch Sergio García ins Verderben. Der Aspar-GasGas-Pilot, der seit seinem Sturz und der Nieren-Einblutung in Austin zu Hause im Bett liegen musste, war sensationell zurückgekehrt und hatte die Pole-Position rausgefahren. Nun muss er in Valencia gar um den dritten WM-Rang zittern.

Acosta fährt nun ungefährdet zum Sieg und zum WM-Titel. Binder wird Dritter, wird später für sein Manöver jedoch disqualifiziert. Der Südafrikaner versucht, sich nach dem Rennen bei Foggia zu entschuldigen, wird jedoch aus der Leopard-Box gejagt. „Ja, Fehler passieren, aber es ist nicht das erste oder das zweite Mal bei ihm", so Foggia. „Er hat mir die Chance auf den WM-Titel geraubt. Wenn Pedro auch stark war, im letzten Sektor hatte ich noch Reserven und hätte ihn schlagen können."

Acosta tat sein Kontrahent leid, aber er war wieder glücklich wie ein Kind über den Sieg und den Titel. „Dennis war in den letzten Rennen sehr stark, wir hatten Probleme. Hier hat wieder alles gepasst", freute er sich. KTM-Renndirektor Pit Beirer war auch ganz aus dem Häuschen. „Wenn man all den Druck und die Probleme, die er durch das Wachsen hatte, die Rückenschmerzen und alles bedenkt, ist es eine Wahnsinnsleistung, die er vollbracht hat. Er ist wirklich aus dem Stoff, aus dem die Champions sind", so Beirer.

Übrigens: Der jüngste Weltmeister ist Pedro Acosta nicht. Das bleibt Capirossi – mit einem Tag Vorsprung! ■



Moto3

Romano Fenati holt in Portimão weiter auf

Nach seinem siebten Platz in Portimão ist der dritte WM-Rang von Romano Fenati wieder in Reichweite, da auch Sergio García abgeschossen wurde.

Romano Fenati begann den Freitag mit der Bestzeit und schloss die Freien Trainings auf dem vierten Rang ab. Auch Adrian Fernández zeigte mit Rang 5 am ersten Trainingstag eine starke Leistung. Als 13. der Freien Trainings qualifizierte er sich direkt für das zweite Qualifying. Dort überraschte der 17-Jährige mit dem dritten Startplatz. Fenati probierte es wieder ohne unterstützenden Windschatten und erreichte nur den 13. Startplatz.

Im Rennen konnte Fernández lange in der Spitzengruppe mitfahren. Er entschied sich aber für den weichen Hinterreifen und kämpfte zum Schluss mit nachlassenden Grip, kam aber dennoch als Elfter ins Ziel. Fenati fuhr lange die besten Rundenzeiten des Rennens und konnte sich bis auf den siebten Platz vorkämpfen. Damit hat er nur noch zwölf Punkte Rückstand auf Pechvogel Sergio García. „Wir waren schneller, als ich es erwartet hatte. Jetzt ist auch WM-Rang 3 in Reichweite", freute sich Fenati. ■ IP


MAX RACING TEAM

Fenati (#55) und Adrian Fernández

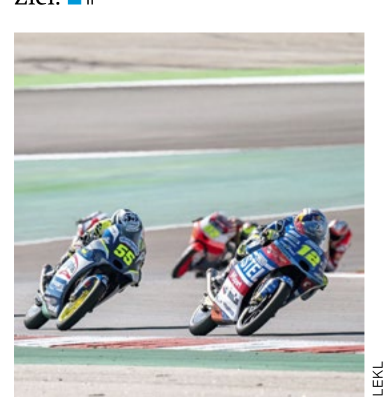
Moto3

Tolles Top-10-Ergebnis für Filip Salac

Filip Salac fuhr vom neunten Startplatz aus als Zehnter ins Ziel. Sein Teamkollege Ryusei Yamanaka wurde nach hartem Kampf 21.

Filip Salac startete vom neunten Startplatz, fiel zu Beginn jedoch gleich einige Plätze zurück und musste darum kämpfen, den Anschluss an die Vordermänner nicht zu verlieren. Zum Schluss beendete er das Rennen auf P11, doch weil Darryn Binder disqualifiziert wurde, wurde der Tscheche schließlich als Zehnter gewertet. „Es war kein einfaches Rennen", gestand Salac. „Nach einigen Runden hatte ich Probleme mit der Kupplung, die sich jedoch nach kurzer Zeit wieder legten. Ich habe es dann geschafft, nahe an die vorderste Gruppe heranzukommen, und mit dem Top-10-Platz ist das Ergebnis nicht schlecht."

Für Ryusei Yamanaka verlief das Rennen nicht so, wie er und das Team es sich gewünscht hatten. Der angepeilte schnelle Start gelang dem Japaner nicht ganz, und ab der vierten Runde wurde sein Gefühl für das Hinterrad zunehmend schlechter. Mit abbauendem Grip kämpfte sich Yamanaka dann über die Distanz und kam schließlich auf Platz 21 ins Ziel. ■ IP


LEKL

Filip Salac (#12) vor Romano Fenati

fe Weltmeister



Der Moment der Entscheidung: Darryn Binder kracht Dennis Foggia (#7) ins Heck und bringt ihn zu Fall

SEIDENGLANZ

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Portimão (P) – 7. November 2021 17. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 96,432 km über 21 Runden à 4,592 km. 27 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 27 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Pedro Acosta (E)	KTM	21	38.04,339 min	1.47,904 min	25
2.	Andrea Migno (I)	Honda	21	+0,354 sec	1.47,783 min	20
3.	Niccolò Antonelli (I)	KTM	21	+0,880 sec	1.47,856 min	16
4.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	21	+1,768 sec	1.47,724 min	13
5.	Izan Guevara (E)	GasGas	21	+1,839 sec	1.48,012 min	11
6.	Ayumu Sasaki (J)	KTM	21	+1,874 sec	1.47,737 min	10
7.	Romano Fenati (I)	Husqvarna	21	+1,972 sec	1.47,675 min	9
8.	Xavier Artigas (E)	Honda	21	+2,333 sec	1.47,816 min	8
9.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	21	+3,423 sec	1.48,069 min	7
10.	Filip Salac (CZ)	KTM	21	+6,591 sec	1.47,960 min	6
11.	Adrian Fernández (E)	Husqvarna	21	+6,940 sec	1.47,917 min	5
12.	Carlos Tatay (E)	KTM	21	+9,392 sec	1,42,358 min	4
13.	Daniel Holgado (E)	KTM	21	+9,930 sec	1.48,032 min	3
14.	Joel Kelso (AUS)	KTM	21	+9,996 sec	1.48,224 min	2
15.	Alberto Surra (I)	Honda	21	+10,416 sec	1.48,313 min	1
16.	Stefano Nepa (I)	KTM	21	+11,650 sec	1.48,251 min	-
17.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	21	+11,695 sec	1.48,366 min	-
18.	Riccardo Rossi (I)	KTM	21	+11,736 sec	1.47,879 min	-
19.	Jaume Masiá (E)	KTM	21	+13,616 sec	1.47,666 min	-
20.	Yuki Kunii (J)	Honda	21	+30,001 sec	1.48,351 min	-
21.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	21	+30,183 sec	1.48,495 min	-
22.	Andi Farid Izdihar (RI)	Honda	21	+30,249 sec	1.49,147 min	-
	Nicht gewertet:					
	Dennis Foggia (I)	Honda	20	+1 Runde	1.48,129 min	-
	Sergio Garcia (E)	GasGas	20	+1 Runde	1.47,868 min	-
	Kaito Toba (J)	KTM	13	+8 Runden	1.50,891 min	-

Vorschau GP Valencia

ZEITPLAN

GP von Valencia/Circuit Ricardo Tormo (alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 12. November 2021		
9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.35	Moto2	1. freies Training
13.15–13.55	Moto3	2. freies Training
14.10–14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10–15.50	Moto2	2. freies Training
Samstag, 13. November 2021		
9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.35	Moto2	3. freies Training
12.35–12.50	Moto3	Qualifying 1
13.00–13.15	Moto3	Qualifying 2
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.!0–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.10–15.25	Moto2	Qualifying 1
15.35–15.50	Moto2	Qualifying 2
Sonntag, 14. November 2021		
8.40–9.00	Moto3	Warm-up
9.10–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 23 Rdn.
12.20	Moto2	Rennen, 25 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 27 Rdn.

STATISTIK

GP von Valencia/Circuit Ricardo Tormo

Sieger 2020
Moto3: Tony Arbolino (I), Honda
Moto2: Jorge Martín (E), Kalex
MotoGP: Franco Morbidelli (I), Yamaha

Pole-Position 2020
Moto3: Darryn Binder (ZA), KTM, 1.38,286 (= 146,6 km/h)
Moto2: Stefano Manzi (I), MV Agusta, 1.34,418 (= 152,7 km/h)
MotoGP: Franco Morbidelli (I), Yamaha 1.30,191 (= 159,8 km/h)

Schnellste Runde 2020
Moto3: Sergio García (E), Honda, 1.38,858 (= 145,8 km/h)
Moto2: Héctor Garzo (E), Kalex, 1.35,291 (= 135,291 km/h)
MotoGP: Jack Miller (AUS), Ducati, 1.31,378 (= 157,7 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Sergio García (E), Honda, 1.38,858 (= 145,8 km/h) (2020)
Moto2: Thomas Lüthi (CH), Kalex, 1.34,820 (= 152,0 km/h) (2019)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda 1.31,116 (= 158,2 km/h) (2019)

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Acosta	259
2.	Foggia	213
3.	Garcia	168
4.	Fenati	156
5.	Masiá	155
6.	Antonelli	145
7.	Binder	136
8.	Guevara	116
24.	Dupasquier	27
26.	Kofler	10

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	353
2.	Honda	335
3.	GasGas	246
4.	Husqvarna	162

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	414
2.	GasGas Aspar Team	284
3.	Leopard Racing	260
4.	Petronas Sprinta Racing	211
5.	Red Bull KTM Tech3	201
6.	Sterilgarda Max Racing Team	184
7.	Avintia Esponsorama Moto3	184
10.	CarXpert PrüstelGP	97

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Garcia	1.47,274 min
2.	McPhee	1.47,291 min
3.	Fernández	1.47,404 min
4.	Foggia	1.47,517 min
5.	Masiá	1.47,570 min
6.	Artigas	1.47,586 min
7.	Binder	1.47,712 min
8.	Antonelli	1.47,774 min
9.	Salac	1.47,811 min
10.	Sasaki	1.47,817 min
11.	Alcoba	1.47,829 min
12.	Guevara	1.47,835 min
13.	Fenati	1.47,900 min
14.	Acosta	1.47,986 min
15.	Surra	1.48,096 min
16.	Migno	1.48,270 min
17.	Kunii	1.48,682 min
18.	Suzuki	1.47,953 min
19.	Kelso	1.48,990 min
20.	Rossi	1.49,042 min
21.	Holgado	1.49,074 min
22.	Nepa	1.49,085 min
23.	Fellon	1.49,127 min
24.	Yamanaka	1.49,179 min
25.	Izdihar	1.49,192min
26.	Tatay	1.49,213 min
27.	Toba	1.50,196 min

„Musste die Chance nutzen“

Philipp Öttl steigt 2022 bei GoEleven mit einer werksunterstützten Ducati Panigale V4 R in die Superbike-WM auf. Im MSa-Interview erklärt der 25-jährige Bayer, wie es zu diesem überraschenden Wechsel kam und gibt einen Ausblick auf die möglichen Schwierigkeiten und Erfolgsaussichten.

Von: **Imre Paulovits**



War ein Superbike-WM-Vertrag von vornherein Ihr Ziel, oder haben Sie auch in der Supersport-WM verhandelt?
Ich hatte mich auch in Richtung der Supersport-WM umgeschaut, denn es war nicht leicht, in die Superbike-WM reinzukommen. Es haben auch andere Fahrer am Start gestanden, die dort fahren wollten. So hatten wir auch Gespräche mit Supersport-Teams, auch mit Ducati und Yamaha.

Wie sind Sie dann bei GoEleven in die Superbike-WM gekommen?
Im Endeffekt lag es daran, dass Tarran Mackenzie sich entschieden hat, lieber BSB zu fahren, so ist der Platz frei geworden. Am gleichen Tag hatten wir auch für die Supersport-WM ein Gespräch in Italien. Das Supersport-Angebot war aber nicht so gut, deshalb habe ich gedacht, ich muss die Chance nutzen und in die Superbike-WM aufsteigen.

Sie übernehmen den Platz von Chaz Davies. Trauen Sie sich diesen Schuh zu?
Ich denke schon. Es ist sicher eine große Herausforderung. Man muss erst einmal lernen, mit einem Superbike umzugehen und schauen, wie es funktioniert. Ich habe mir ehrlich gesagt noch keine konkreten Ziele gesteckt, ich muss erst abwarten, wie es so geht und wie das Gefühl auf dem Motorrad ist. Axel Bassani war letztes Jahr 17. in der Supersport-WM, und er macht es im Moment deutlich besser, als viele sich gedacht haben.

„Axel Bassani war letztes Jahr 17. in der Supersport-WM, und er macht es in der Superbike-WM deutlich besser, als viele sich gedacht haben.“

Philipp Öttl

Wie werden Sie sich auf die Superbike-WM vorbereiten?
Ich hoffe, dass ich irgendwo noch ein Trainingsmotorrad organisieren und mich damit schon ein bisschen auf die Leistung einstellen kann. Ich möchte im Winter ein paarmal auf der Strecke fahren, bevor es zu den ersten Tests geht. Körperlich denke ich, werden auch ein paar kleine Anpassungen notwendig sein.

Werden Sie sich wie die letzten Jahre in Spanien vorbereiten?
Ich denke schon. Vielleicht nicht in dem Ausmaß wie letztes Jahr, dafür etwas effizienter. Spanien ist einfach vom Wetter her eine stabile Basis. Daher macht es Sinn, wieder runterzufahren. Aber eben nur, wenn ein Trainingsmotorrad da ist.

Was haben Sie sich für das WM-Finale in Indonesien vorgenommen?
Ich möchte dort einen guten Abschluss der Saison machen. In Argentinien hatte ich etwas Probleme mit meinem Arm, das hat mich ein bisschen eingebremst. Ich hoffe, dass wir zum Schluss noch einmal aufs Podium fahren können. Es geht nach wie vor noch um den vierten WM-Platz. Der dritte geht theoretisch auch noch, aber der ist eher unrealistisch. Ich will zwei gute Rennen und so ein gutes Wochenende haben.

Haben Sie keine Angst vor dem Armpump auf dem Superbike?
Das in Argentinien war kein Armpump, es war nicht im Unter-, sondern im Oberarm. Ich habe in meinem ganzen Leben noch nie Armpump-Probleme gehabt. Wenn es in der Superbike-WM auftaucht, dann liegt das an der Belastung vom Motorrad. Aber solange es nicht auftaucht, mache ich mir noch keine Gedanken.

Was haben Sie in der Supersport-WM gelernt, das Ihnen in der Superbike-WM hilft?
Die Reifen habe ich gut kennengelernt, ich denke, die in der Superbike-WM sind vom Verhalten und vom Abbau ähnlich. Die Motorräder sind auch etwas schwerer im Vergleich zur Moto2. Die Supersport- und Superbike-WM ist auf alle Fälle anders als MotoGP. Es gefällt mir dort. Jetzt kommt noch einmal ein großer Schritt mit der Leistung und der Elektronik, die ich beherrschen lernen muss. Am Anfang wird es sicherlich nicht gleich funktionieren, da muss man hart arbeiten.

Wie schätzen Sie die Spitze in der Superbike-WM ein?
Die ist sicherlich sehr stark. Aber ich will mich ja auch entwickeln. Sicherlich sind Jonathan Rea und Toprak Razgatlioglu absolute Spitzenfahrer, aber ich denke, Dominique Aegerter könnte auch in der Superbike-WM vorn dabei sein. Vielleicht nicht von vornherein, aber später sicher. Wenn man sieht, wie viele Jahre Razgatlioglu schon auf dem Superbike unterwegs ist, bis er an der WM-Spitze angelangt ist, wird klar, dass es nicht von heute auf morgen geht.

Wie lange geht Ihr Vertrag?
Ich habe einen Zweijahres-Vertrag. Die Meinung vom Team ist, dass man einfach eine gewisse Zeit braucht, um das Motorrad zu verstehen, deshalb macht es für sie keinen Sinn, es nur ein Jahr zu machen. Der Bernardi hat bei Barni auch einen Zweijahres-Vertrag bekommen. ■

!

Philipp Öttl

Geburtstag: 3. Mai 1996
Geburtsort: Bad Reichenhall (D)
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE
2012: Moto3, Kalex-KTM (31.)
2013: Moto3, Kalex-KTM (18.)
2014: Moto3, Kalex-KTM (24.)
2015: Moto3, KTM (15.)
2016: Moto3, KTM (12.)
2017: Moto3, KTM (10.)
2018: Moto3, KTM (16.)
2019: Moto2, KTM (33.)
2020: SSP, Kawasaki (3.)
2021: SSP, Kawasaki (zurzeit 5.)

HOBBYS
Mountainbike, Supermoto

Supersport-WM

Krumi: 2022 Ducati

Randy Krummenacher, Supersport-Weltmeister 2019, bleibt in der Supersport-WM bei CM Racing. Das Team wird aber eine Ducati 955 einsetzen.

Von: **Imre Paulovits**

Seit seinem WM-Titel ist Randy Krummenacher ein regelrechter Wanderer in der Supersport-WM geworden. Zunächst hatte er für 2020 bei MV Agusta unterschrieben, nach deren Disqualifikation beim WM-Auftakt kündigte er. Im Herbst 2020 testete er bei Barni eine Ducati 955, um zu sehen, wie das Motorrad in Supersport-Form aussehen könnte. 2021 begann er die Saison bei EAB Racing auf Yamaha, dann wechselte er während der Saison zu CM Racing und übernahm dort die Yamaha des verletzten Luca Bernardi. Für 2022 fallen nun mehrere Stationen dieser Reise zusammen: Der 31-jährige Schweizer wird zwar bei CM Racing bleiben, aber mit dem Team auf eine Ducati 955 wechseln.

„Ich bin sehr froh, dass ich weiter in der Supersport-WM bleiben kann", freut sich „Krumi". „Es ist schön, diesen historischen Wechsel von der alten zur neuen Regel aktiv mitzuerleben, wo Motorräder unterschiedlicher Konzeptionen und Hubräume gegeneinander antreten. Im Team von Alessio Cavaliere kam ich auf Anhieb zurecht, was auch unser Sieg in Barcelona unter Beweis gestellt hat. Ich denke, die Ducati Panigale V2 wird sehr konkurrenzfähig. Ich habe sie bereits getestet, und ich denke, das Team wird das Maximum aus ihr rausholen. Gleich nach dem WM-Finale werden wir uns an die Arbeit machen." ■



SC PROJECT

Randy Krummenacher testete bereits 2020 erstmals eine Ducati 955

Superbike-WM

Gewaltige Baustelle

In zwei Wochen findet das mit Spannung erwartete Finale der Superbike-WM auf dem neu erbauten Mandalika Road Circuit statt. Bis dahin gibt es noch viel zu tun.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Obwohl es in Indonesien nachgewiesenerweise die meisten Motorsport-Fans gibt, hat das Land einiges an Know-how nachzuholen, um das erste Mal seit 1997 wieder einen Superbike-Weltmeisterschaftslauf über die Bühne zu bringen. Schon allein der Bau der Strecke war in Corona-Zeiten eine Herausforderung, da Indonesien einen langen Lockdown hatte. Doch mittlerweile ist das Asphaltband aufgetragen, die Auslaufzonen und die Leitplanken sind gelegt und letzte Woche wurden die Anstreich-Arbeiten an der Strecke direkt am Meer fertiggestellt. Das Fahrerlager und die Gebäude werden noch nicht ihre endgültige Form haben, denn statt der gigantischen Boxenanlage und der Haupttribüne wurden Baukasten-Systeme aus Aluminium aufgestellt, die aber mit der nötigen Versorgungsstruktur ausgestattet sind. Doch bevor der Superbike-WM-Tross auf der paradiesischen Ferieninsel seine Zelte aufschlagen kann, müssen alle Teilnehmer erst zwei Tage in Quarantäne. ■



MANDALIKA CIRCUIT

Letzter Drücker: Die Arbeiten am Mandalika Road Circuit laufen auf vollen Touren

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-WM

Nachdem Philipp Öttl in die Superbike-WM aufsteigt, hat Manuel Puccetti neben Can Öncü den Italiener Yari Montella verpflichtet. Montella war letztes Jahr zeitweilig in der Moto2 unterwegs, dann fuhr er in Magny-Cours ein Rennen beim GMT94-Yamaha-Team und wurde im zweiten Rennen Sechster. Teamchef Puccetti hält große Stücke auf den Italiener: „Er ist eines der heißesten Talente in Italien, er sollte mit unserer ZX-6R ein schlagkräftiges Paket bilden."

IDM

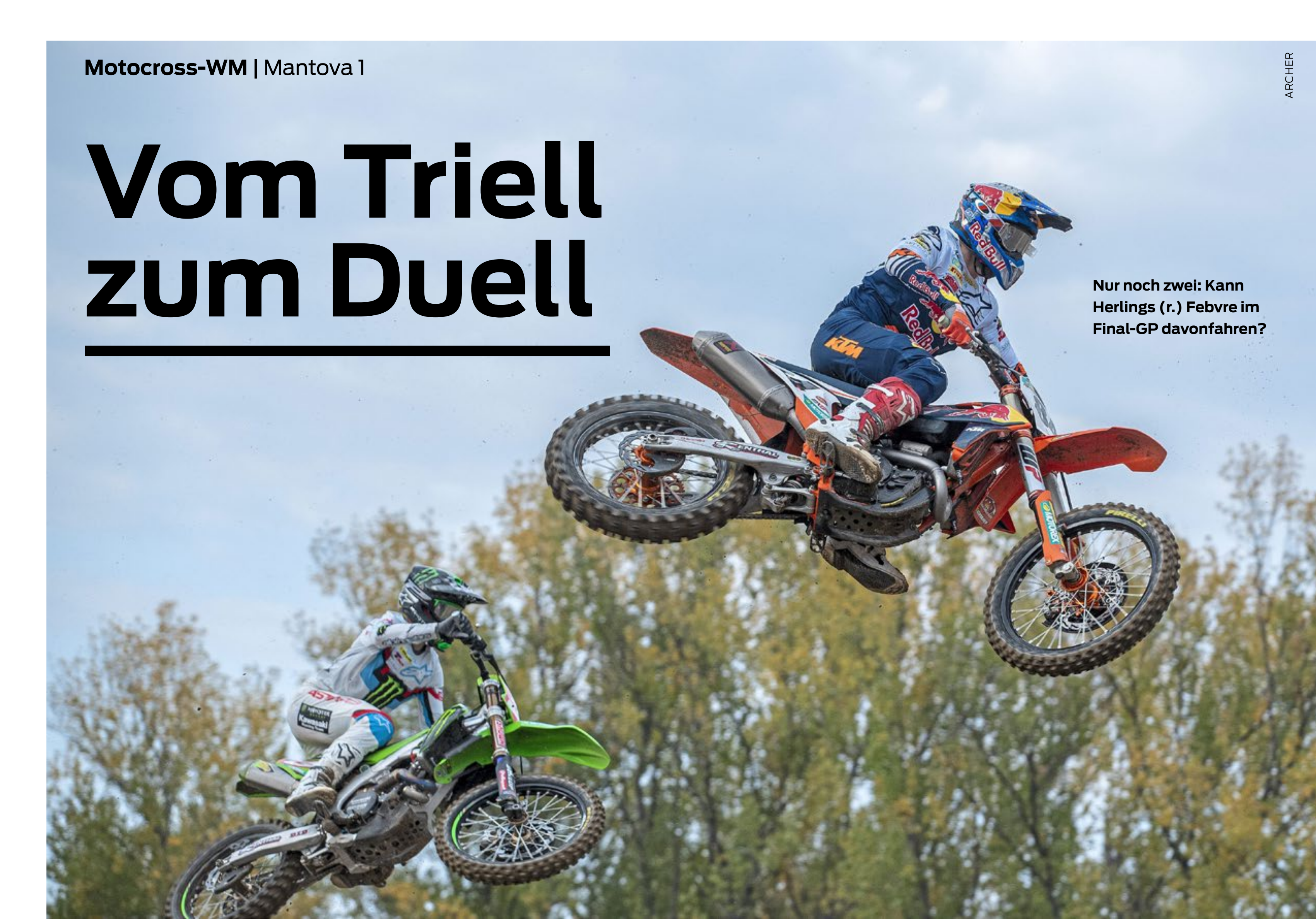
Die ursprünglich für das erste Juni-Wochenende 2022 geplante IDM-Veranstaltung in der Motorsport Arena Oschersleben wird um zwei Wochen vorverlegt. Die Rennen in der Magdeburger Börde finden nun vom 20. bis 22. Mai 2022 statt. Damit löst der IDM-Promoter den entstandenen Konflikt mit der Endurance-WM, die zu Pfingsten im belgischen Spa-Francorchamps gastiert. Etliche Fahrer, vor allem aus der IDM Superbike 1000, sind auch gefragte Teilnehmer in der Langstrecken-WM und hätten im Fall der Terminüberschneidung mit ihren IDM-Teams vor einer schweren Entscheidung gestanden.

IDM-Termine 2022
06.05. – 08.05. Lausitzring
20.05. – 22.05. Oschersleben
24.06. – 26.06. Most
22.07. – 24.07. Schleizer Dreieck
12.08. – 14.08. Assen
23.09. – 25.09. Hockenheim

BRITISH SUPERBIKE

Dass Tarran Mackenzie 25 Jahre nach seinem Vater Niall Britischer Superbike-Meister geworden ist, hat einen regelrechten Hype ausgelöst. Der 26-jährige Schotte will seinen Titel im nächsten Jahr verteidigen, Yamaha wird in England eine limitierte Auflage von Mackenzie-R1-Replicas anbieten.

Vom Triell zum Duell



Nur noch zwei: Kann Herlings (r.) Febvre im Final-GP davonfahren?

Jeffrey Herlings (KTM) triumphierte zwar beim Auftakt zum Doppel-GP im italienischen Mantova, doch das Red Plate behielt vor dem Finale Kawasaki-Star Romain Febvre. Titelverteidiger Tim Gajser (Honda) verabschiedete sich mutmaßlich durch eine Strafe aus dem Titelkampf, während Tony Cairoli im vorletzten Rennen seiner Karriere auf das Podium fuhr.

Von: **Frank Quatember**

Diesen Mittwoch erwartet die Motocross-Fans weltweit ein faszinierendes Spektakel: Die Entscheidung um die WM fällt beim 18. und letzten GP in Mantova. Von Krieg zu sprechen verbietet sich natürlich, aber angesichts der wohl spannendsten Saison aller Zeiten ist das Drehbuch zum WM-Showdown 2021 oscarverdächtig.

Die Entscheidung unter der Woche fällt zwischen Febvre, dem coolen Franzosen, und Jeffrey Herlings, dem schnellsten Motocrosser der Welt mit Hang zum Drama. Der Krimi in der MXGP-Klasse begann auf dem sandigen Boden in Mantova mit dem Doppel-Holeshot der Yamaha-Boys Seewer und Coldenhoff. Doch das Drama lauerte bereits im Hintergrund: Titelverteidiger Gajser wurde über den Anlieger gedrückt, sparte sich einfach mal eine Kurve und fuhr als Siebter nach der Startkurve wieder ins Feld. Ein Fauxpas des Slowenen, der mit fünf Plätzen Abzug bestraft wurde und die Titelträume beim HRC-Team in weite Ferne gerückt hat.

An der Spitze versuchte Seewer, Febvre hinter sich zu halten, doch umsonst. Der Franzose ging elegant in Führung, und Herlings schoss wie besessen Sekunden später am Schweizer vorbei.

Seewers auf Herlings Bike

Und das Drama? Kam wie bestellt: Herlings verlor Kontrolle und Motorrad, Seewer dahinter konnte nicht ausweichen und stapelte die Werks-Yamaha passgenau über Herlings KTM. Was für ein Bild! In Runde 6 ging Gajser an Cairoli vorbei auf Platz 2, damit war der Alptraum für Herlings eigentlich perfekt. Doch der Niederländer war längst im Beast-Modus, kassierte Fahrer für Fahrer auf seiner rasanten Aufholjagd, und auch der extra von Honda in die große Klasse geholte Spanier Ruben Fernandez war kein großes Hindernis.

> „Das war wie ein Boxkampf. Wir sind nur noch zu zweit. Am Mittwoch erwarte ich einen Krieg."
>
> Jeffrey Herlings, WM-Zweiter

Zwei Runden vor Schluss erreichte „The Bullet" das Hinterrad von Gajser, und der Kampf der Champions war eröffnet. Gajser wehrte sich verzweifelt, aber chancenlos, und Febvre rettete sich auf der letzten Rille vor dem anstürmenden Herlings ins Ziel zum Laufsieg.

Im zweiten Lauf gewann Jorge Prado zum 16. Mal den Start, doch Herlings ging sofort am Teamkollegen vorbei in Front. Der Galizier schaltete nun in den Blockier-Rhythmus, denn Febvre machte Druck. Es dauerte immerhin zwei Runden, bis Febvre Prado passierte, doch die Zeit war entscheidend. „Ich wollte unbedingt noch an Jeffrey heran, doch er war zu weit weg und zu schnell", ärgerte sich Febvre nach der Zieldurchfahrt. „Ich bin dann lieber auf Nummer sicher gegangen, der Mittwoch zählt!"

Heim-Podium für Cairoli

Um Platz 3 tobte ein sehenswerter Dreikampf zwischen Prado, Cairoli und Gajser, den mit etwas Glück der Noch-Weltmeister im Schlussspurt für sich entschied. Der neunmalige Champion Cairoli quetschte sich ebenfalls an Prado vorbei und erreichte damit beim Heim-GP das erhoffte Podium. Den GP der Lombardei aber gewann Jeffrey Herlings. „Das war wie ein Boxkampf!" meinte der Holländer pathetisch. „Ich

denke, wir sind nur noch zu zweit im Titelkampf. Am Mittwoch erwarte ich einen Krieg!" Jeremy Seewer war wie schon in den letzten WM-Läufen bestens aufgelegt, verpasste aber das mögliche Podium durch den spektakulären Vorfall mit Herlings. „Leider war der Holeshot in Lauf 1 nichts wert, weil ich in Jeffrey krachte."

Für Henry Jacobi auf JM-Honda lief das Rennen in Mantova durchwachsen. Der Thüringer hatte in beiden Läufen einen fantastischen Start, schaffte es aber nicht, diesen Vorteil in Plätze umzuwandeln. Dem Vernehmen nach soll Jacobi auch 2022 für das Team von Jacky Martens fahren, sicher die beste Option für den 25-jährigen Thüringer.

In der MX2-WM ist der neue Champion Maxime Renaux zwar bereits gekürt, doch an Spannung mangelte es in Mantova ganz und gar nicht. In Lauf 1 richteten sich die Blicke zunächst auf das KTM-Doppel Vialle/Hofer, an der Holeshot-Linie ein gewohnter Anblick. Aber Renaux konterte mit der Leichtigkeit des neuen Champions sofort und übernahm die Spitze. Jago Geerts, der auf Platz 4 lag, kassierte erst den leicht angeschlagenen Vialle (Fußverletzung) und trieb dann trotz Brillenproblemen René Hofer nach langer Jagd zum Fehler. Der Österreicher stürzte und fiel zurück, im Ziel war das Yamaha-Doppel Renaux und Geerts erfolgreich.

Jago Geerts ungerührt

Auch im zweiten Finale beherrschten die Werks-KTMs von Vialle und Hofer das Geschehen in der Startphase, doch erneut konnte Hofer dem Druck von Geerts nicht standhalten und krachte noch in der Startrunde bei der Landung nach einem Sprung heftig mit dem Belgier zusammen. Der KTM-Pilot fiel weit zurück, während sich Jago Geerts unbeeindruckt an Vialle herankämpfte und in Runde 7 zur Führung passierte. Teamkollege Renaux zog sofort energisch nach und lieferte Geerts bis zur Ziellinie einen intensiven, aber fairen Kampf um den Tagessieg. „Ich habe vieles versucht, aber nicht mit allen Mitteln. Am Ende war ich mit Platz 2 zufrieden", zeigte sich Champ Renaux gnädig.

Geerts nahm den Sieg wie gewohnt äußerlich ungerührt zur Kenntnis und könnte sich beim Finalrennen WM-Platz 2 zurückholen. Simon Längenfelder (GasGas) fuhr als Neunter hoch in die Punkte und ist in der Top-10-Tabelle angekommen. ■



YAMAHA

Bestens aufgelegt: Jeremy Seewer mit Chancen auf WM-Rang 4



ACEVEDO

Top-10-Rang: GasGas-Pilot Simon Längenfelder ist bester Deutscher

MOTOCROSS-GP LOMBARDEI / MXGP

Mantova (I): 7. November, 17. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 13 Grad. **1. Lauf:** 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet, 18 Runden à 1,670 km (= 30,060 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	18	35.37,282 min = 50,633 km/h
2.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	+ 1,116 s
3.	Antonio Cairoli (I)	KTM	18	+ 3,724 s
4.	Ruben Fernandez (E)	Honda	18	+ 29,412 s
5.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 42,744 s
6.	Jorge Prado (E)	KTM	18	+ 54,447 s
7.	Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	18	+ 55,133 s
21.	Tom Koch (D)	KTM	17	+ 1 Runde
29.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	17	+ 1 Runde
32.	Henry Jacobi (D)	Honda	13	+ 5 Runden

Mantova (I): 7. November, 17. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 13 Grad. **2. Lauf:** 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet, 18 Runden à 1,670 km (= 30,060 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	35.41,191 min = 50,540 km/h
2.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	18	+ 19,089 s
3.	Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 22,178 s
4.	Antonio Cairoli (I)	KTM	18	+ 23,986 s
5.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 25,224 s
6.	Jorge Prado (E)	KTM	18	+ 46,171 s
7.	Ruben Fernandez (E)	Honda	18	+ 50,742 s
15.	Henry Jacobi (D)	Honda	18	+ 1.13,936 min
20.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	18	+ 1.58,425 min
21.	Tom Koch (D)	KTM	18	+ 2.04,206 min

WM-STAND MXGP

1.	Romain Febvre	661 Punkte
2.	Jeffrey Herlings	658
3.	Tim Gajser	646
4.	Antonio Cairoli	534
5.	Jorge Prado	532
6.	Jeremy Seewer	530
7.	Glenn Coldenhoff (NL)	416
15.	Henry Jacobi	178
18.	Arnaud Tonus (CH)	119
23.	Tom Koch	68

1.	KTM	792 Punkte
2.	Kawasaki	666
3.	Honda	660

MOTOCROSS-GP LOMBARDEI / MX2

Mantova (I): 7. November, 17. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 13 Grad. **1. Lauf:** 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet, 18 Runden à 1,670 km (= 30,060 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	35.52,405 min = 50,277 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 1,944 s
3.	Tom Vialle (F)	KTM	18	+ 7,445 s
4.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	18	+ 9,065 s
5.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	18	+ 10,157 s
6.	René Hofer (A)	KTM	18	+ 28,681 s
7.	Isak Gifting (S)	GasGas	18	+ 31,427 s
11.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 39,002 s
13.	Brian Hsu (D)	KTM	18	+ 52,969 s
22.	Paul Haberland (D)	Honda	17	+ 1 Runde

Mantova (I): 7. November, 17. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 13 Grad. **2. Lauf:** 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet, 18 Runden à 1,670 km (= 30,060 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	35.57,115 min = 50,167 km/h
2.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	+ 2,650 s
3.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	18	+ 34,598 s
4.	Tom Vialle (F)	KTM	18	+ 38,568 s
5.	Mattia Guadagnini (I)	KTM	18	+ 39,934 s
6.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 43,966 s
7.	Isak Gifting (S)	GasGas	18	+ 47,650 s
9.	René Hofer (A)	KTM	18	+ 52,424 s
12.	Brian Hsu (D)	KTM	18	+ 1.07,733 min
21.	Paul Haberland (D)	Honda	17	+ 1 Runde

WM-STAND MX2

1.	Maxime Renaux	689 Punkte
2.	Tom Vialle	570
3.	Jago Geerts	563
4.	Jed Beaton	513
5.	Mattia Guadagnini	512
6.	René Hofer	501
7.	Kay de Wolf	441
10.	Simon Längenfelder	316
23.	Brian Hsu	44
24.	Michael Sandner (A)	33

1.	KTM	761 Punkte
2.	Yamaha	759
3.	Husqvarna	579

„Mit GP-Sieg die Saison gerettet“

Für den 19-jährigen Österreicher René Hofer läuft es in der MX2-WM derzeit glänzend. Im Mattighofener Erfolgsteam unter dem deutschen Team-Manager Dirk Grübel gelang dem „Hofa Bua“ in Pietramurata mit seinem ersten GP-Sieg ein echter Paukenschlag. „René ist eine Ausnahmeerscheinung“, schwärmte Mentor und KTM-Legende Heinz Kinigadner. Behält „Kini“ recht? Wir sprachen mit René Hofer über die aktuelle Saison und das Erfolgsgeheimnis der KTM-Truppe.

Von: **Frank Quatember**



ARCHER



René Hofer

Geburtstag: 4. Januar 2002
Geburtsort: Linz (A)
Herkunftsland: Österreich

KARRIERE
2016: Sieger ADAC MX Junior Cup 85 ccm, Weltmeister Junioren 85 ccm, Europameister Junioren 85 ccm
2019: Sieger ADAC MX Youngster Cup
2020: MX2-WM, Platz 26
2021: MX2-WM, zzt. Platz 6

Hobbys:
Motocross, Ski, Fitness

Sie sind im Moment WM-Sechster. Wie zufrieden sind Sie mit Ihrer zweiten WM-Saison?
Ich bin mit dem Jahr zufrieden. Es begann etwas zäh, was aber mit meiner schweren Verletzung vom Vorjahr zu tun hatte. Es war alles andere als einfach, wieder auf das WM-Niveau zu kommen, und so lief es zu Saisonbeginn in den Rennen nicht so gut bei mir wie im Training. Seit der Sommerpause ging es extrem bergauf, und mit dem GP-Sieg ist meine Saison sowieso mehr als gerettet. Wenn alles perfekt läuft, sind WM-Platz 5 oder sogar 4 noch möglich.

Ihr bestes und Ihr schlechtestes Rennen in 2021?
Ganz klar mein GP-Sieg in Italien. Der erste Lauf war gar nicht so super, aber ich schaffte noch Platz 4. In Lauf 2 hatte ich von Anfang an einen Flow, konnte mich absetzen und gewinnen. Probleme hatte ich mit dem Fahren in Lommel und Maggiora.

Es heißt, in den Werksteams von KTM, GasGas und Husqvarna stehen Änderungen bevor. Hat das Auswirkungen auf Ihren Platz im Team?
Ja, es steht ein Haufen Umstrukturierungen in der KTM-Gruppe an. Bei uns im KTM-MX2-Werksteam bleibt aber alles beim Alten, es gibt keine Änderungen, und ich fahre also natürlich nächstes Jahr MX2-WM.

> „KTM mit Dirk Grübel, Valentina Ragni und Joel Smets nimmt enorm den Druck von uns Fahrern, aber nicht den Spaß.“
>
> René Hofer

Wie erklären Sie sich den anhaltenden Erfolg im MX2-Team der Mattighofener?
Die Gruppe um Dirk Grübel, Valentina Ragni und Joel Smets hat so viel Erfahrung, und sie treffen seit zehn Jahren immer die richtigen Entscheidungen. Sie erkennen am besten und frühesten, welche Fahrer es mal bis in die Spitze schaffen können und helfen auf dem Weg dahin. Und das in einer sehr ruhigen Art und Weise, sie nehmen enorm den Druck von uns Fahrern, aber nicht den Spaß. Es ist sicher für manche Teams ein Rätsel, aber wir schaffen es immer, in der MX2-Klasse vorn dabei zu sein. Und natürlich haben auch unsere Bosse Pit Beirer und Robert Jonas einen ganz großen Anteil am Erfolg.

Daran hat mit Didi Lacher ein weiterer Deutscher Anteil?
Ich arbeite mit Didi seit fünf Jahren extrem eng zusammen. Los ging alles damals mit der deutschsprachigen Trainingsgruppe. Ich habe fahrerisch und vor allem menschlich viel von ihm gelernt. Von ihm weiß ich, wie sich ein Motocross-Profi zu verhalten hat, auch außerhalb des Sports. Nach der Saison wird er sich zurückziehen, und ich kann mich nur bedanken für seine Hilfe. Ohne Didi wäre ich nicht da, wo ich jetzt bin.

Ihr Teamkamerad Tom Vialle ist der beste Starter der WM. Ein Vorbild für Sie? Und warum ist fast immer eine KTM vorn?
In der zweiten Saisonhälfte klappen meine Starts immer besser. Der Tom ist natürlich der Startkönig, und man versucht, sich was abzuschauen. Warum die KTMs so gut am Start gehen? Kann ich nicht sagen, ich werde ja nicht unsere Geheimnisse verraten.

Kein Geheimnis war Ihr Bravourstück mit dem Laufsieg im Talkessel. Sind Sie seitdem ein großer Fan des Deutschland-GP?
Das war ein geiler Tag in Teutschenthal mit dem ersten Laufpodium, ein Meilenstein in meiner Karriere. Ich sag mal, Teutschenthal wird zwar nicht meine Lieblingsstrecke, aber ich komme immer wieder gern dorthin.

Ihre Meinung zum neuen Weltmeister aus Frankreich ?
Maxime Renaux ist richtig gut gefahren dieses Jahr, sehr konstant und sehr schnell, war oft auf dem Podium. Yamaha hat diese Saison auch extrem aufgeholt. Klar hat Maxime ein bisserl von der Verletzung von Tom profitiert, aber er ist auf jeden Fall ein würdiger Champion.

Wie haben Sie die Pandemiezeit empfunden?
Es war und ist für uns alle schwierig. Ich bin aber jetzt froh, dass sich der WM-Zirkus halbwegs normalisiert hat. Es sind wieder Zuschauer im Paddock, und das ist eine ganz andere Stimmung als letzte Saison. Der Winter wird jetzt sicher noch mal schwierig, ich hoffe, dass es danach besser wird und wir im Frühjahr wieder in eine ganz normale WM starten können. Nach dieser Saison freue ich mich, erst mal mit Freunden ein paar Tage am Berg zum Skifahren zu gehen. ■



Titel verteidigt: Hamish Macdonald war auch beim Finale in Rüdersdorf überlegen

PAIRAN

Ein Kiwi als Meister

Im Finale der Deutschen Enduro-Meisterschaft beim MC Woltersdorf verteidigte der Neuseeländer Hamish Macdonald seinen Titel im internationalen Deutschen Enduro-Championat auf Sherco.

Von: **Robert Pairan**

Ich habe in der ersten Runde gleich ein wenig Druck gemacht, um einen Vorsprung herauszufahren", erklärte er seinen Plan. Danach konnte er es etwas ruhiger angehen lassen, gewann am Ende des Tages aber alle neun Sonderprüfungen und gewann damit nicht nur die Tageswertung, sondern auch die Meisterschaft, ohne eine einzige Tageswertung verloren zu haben.

Härtester Widersacher in der Saison war sein Teamkollege Luca Fischeder. Er stand an diesem Tag vor seinem ersten Meistertitel in der E3-Klasse auf der 300er-Zweitakt und war etwas nervös: „Ich habe nichts unnötig riskiert, denn ich musste nur noch in Wertung ins Ziel kommen, um den Titel zu holen." Das Ergebnis war aber, dass der Sachse trotzdem an diesem Tag noch mit fast einer Minute Vorsprung vor dem Rest des Fahrerfeldes Zweiter wurde.

Dritter in der Tageswertung wurde ein weiterer Fahrer der E3-Klasse: Chris Gundermann war spontan von dem 500er-KTM-Viertakter auf die 300-ccm-Zweitakt-KTM gewechselt. „Ich hatte nach dem Ausfall in Burg eine 350er probiert und bin auf Anhieb sehr gut damit zurechtgekommen. Aber damit hätte ich nicht in der E3 starten können. Da ich nächstes Jahr auch noch mal beim Hardenduro starten möchte, brauche ich ohnehin eine 300er. Das hat beim Training auf Anhieb funktioniert. Deshalb habe ich es hier probiert," freute er sich offensichtlich. In den vergangenen Jahren steigerte sich der Thüringer von Saison zu Saison und beendete diese Saison trotz eines Ausfalls auf dem dritten Platz in der E3-Klasse.

Fünfter Titel für Hübner

Seinen fünften DM-Titel holte sich Edward „Eddi" Hübner mit einem vierten Tagesrang in der Gesamtwertung: „Mein Fehler war, dass ich als Erster in die erste Prüfung reingefahren bin. Da gab es noch keine Spuren oder Bremspunkte. In der zweiten Prüfung bin ich dann zweimal gestürzt." Danach nahm er sich ein wenig zurück und fuhr sauber ins Ziel: „Das hat dann richtig Spaß gemacht." In der nächsten Saison wird Hübner die 350er-KTM gegen eine 250er tauschen und wieder in der E1-Klasse antreten, in der er schon drei Titel gewonnen hat.

Völlig entspannt konnte Yanik Spachmüller an den Start gehen, denn der GasGas-Pilot hatte seinen Titel in der E1-Klasse schon im vorletzten Lauf sichern können. Tatsächlich kam er bei diesem Finale auch nur langsam in Schwung und lag nach der ersten Runde auf dem vierten Platz in der E1-Klasse. Doch Stück für Stück kämpfte er sich nach vorn, weil seine Konkurrenz selbst genug Fehler machte. In der vorletzten Prüfung übernahm er dann die Führung in der Klasse und gewann letztlich wieder. Wie schnell er dabei geworden ist, beweist sein fünfter Platz in der Tages-Championats-Wertung, direkt hinter E2-Meister Hübner.

Vor 50 Jahren hatte der MC Woltersdorf schon einmal eine Geländefahrt am heutigen Tesla-Standort Grünheide gestartet: Zum goldenen Jubiläum huldigte man der Tradition und führte über eine kurze Zubringer-Etappe auf den aktuellen Rundkurs rund um Rüdersdorf. ■

ENDURO-DM

Grünheide (D), 6. November

1.	H. Macdonald (NZ), Sherco	52.31,33 m
2.	Luca Fischeder, Sherco	+1.33,31 min
3.	Chris Gundermann, KTM	+2.30,56 min
4.	Edward Hübner, KTM	+3.12,94 min
5.	Yanik Spachmüller, GasGas	+4.06,15 min
6.	Robert Riedel, KTM	+4.20,31 min
7.	Benjamin Meusel, GasGas	+4.34,57 min
8.	Florian Görner, KTM	+4.39,51 min
9.	Kevin Nieschalk, KTM	+4.40,06 min
10.	Tristan Hanak, GasGas	+4.41,91 min

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 7 Tagen

1.	Hamish Macdonald	431 Punkte
2.	Luca Fischeder	404
3.	Edward Hübner	351
4.	Yanik Spachmüller	328
5.	Chris Gundermann	312
6.	Andreas Beier, KTM	306
7.	Benjamin Meusel	294
8.	Nick Emmrich, KTM	264
9.	Paul Roßbach, GasGas	256
10.	Kevin Nieschalk	252

NACHRICHTEN

TONI BOU – WER SONST

Die Indoor-Trial-Saison begann, wie die Outdoor- und die letzte X-Trial-Saison endete, mit einem Sieg von Multi-Champion Toni Bou. In seiner Heimat in Andorra la Vella absolvierte der Spanier auf Montesa-Honda alle sechs Finalsektionen mit null. Der zweitplatzierte Adam Raga (TRRS) kassierte 11 Punkte. Auch Dritter wurde mit Jaime Busto ein Spanier. Am 21. November fällt in Barcelona bereits die Entscheidung der WM.

MAXIMILIAN SPIES ZWEITAKT-EUROPAMEISTER

Neuer Zweitakt-Europameister ist der Brandenburger Maximilian Spies. Der 17-jährige Deutsche sicherte sich den Titel am letzten Samstag in Mantova in der nur aus drei Runden bestehenden Serie mit fünf Laufsiegen und holte damit die ersten Lorbeeren für das junge Werksteam der italienischen Marke Fantic. Spies: „Der Titel ist das Wichtigste. Ich kann es noch nicht glauben. Vielleicht fließen morgen die Tränen. Ich bin super happy."

DRITTER ANLAUF IN ZSCHOPAU

Zum dritten Mal hat Zschopau den Zuschlag für die Durchführung eines Enduro-WM-Laufes bekommen. Weil man in den letzten beiden Jahren die Auflagen der Behörden nicht erfüllen konnte, waren die Wettbewerbe abgesagt worden. Nun ist für 14. bis 16. Oktober 2022 das Finale im Erzgebirge offiziell angesetzt worden. Insgesamt gibt es sieben EnduroGP-Läufe. Zwischen Ungarn und Zschopau sollen die Sixdays in Frankreich ausgetragen werden. Termin und Location gibt es noch nicht, man geht von Ende August/Anfang September im Zentralmassiv aus.

Enduro-WM 2022

06.–08.05.	Lalin (E)
13.–15.05.	Peso da Regua (P)
24.–26.06.	Carpinetti (I)
02.–04.07.	Skövde (S)
29.–31.07.	Gelnica (SK)
05.–07.08.	t.b.a. (H)
14.–16.10.	Zschopau (D)

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



Aston Martin DB7 Coupé, 03/1999, orig. 25000 km, wie neu, antrium blue, Leder parchment (hell), blaue Paspelierung, Alcantara Himmel, Vollausstattung. Privat 75.000,- €. Tel. 0152/2534264

BMW



3.0 CS, 1973, 55000 km, Klima, H-Kennz, rostfreier Italien-Import, Technik revidiert, 69.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57472



BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H



Ferrari

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H



1960 Ferrari 250 GT Pininfarina Coupé, Matching Numbers, 1A Historie, € 675.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Jaguar



1956 Jaguar XK140 DHC, C-Kopf, Overdrive, deutsche Restaurierung, € 158.800,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Lamborghini



Countach von privat zum Kauf gesucht. Für weitere Details erreichen Sie mich gern unter Tel. 0511/6264617

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H



Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H

Mercedes



1970 Mercedes 280 SE 3.5 Cabriolet, vollrestauriert, Sonderpreis: € 299.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



CL 600, Erstbesitz 2007, Bestzustand, nur 75000 km, Sommer-Chauffeurwagen, blau-met., Vollleder beige, 28.500,- €, Privatverkauf. Tel. 0172/8667555



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57460



Mercedes R 107, Bj. 6/1976, 118000 km, 147 kW (200 PS), silberdistelmetallic, 8 Zylinder, H-Kennz., Leder, SD, Preis auf Anfrage, deutsches Auto, TÜV neu, CD + Rechnungen über ca. 15.000,- € aus 2020 vorhanden, TÜV neu. Tel. 06202/17031

mehr: motor-klassik.de Nr. 57438



250 SE Coupé, 1966, Spitzenrestauration, Zust. 1-, dt. Fzg., Pappbrief, el. SSD, Leder, H-Kennz., 69.500,- €, Inz. mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57474

MB S 320 CDi, EZ 2001, Autom., Euro 4, Vollausst., mit Autotel., VB 11.800,- €. Tel. 08232/1343

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



Oldtimer

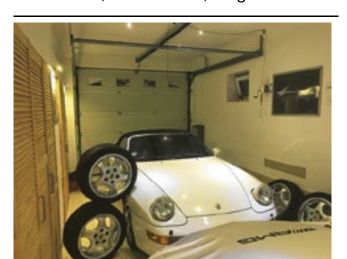


BIZZARRINI GT 5300 America. Verkaufe: 1. Original 1:1 Modell der Karosserie - 2. 3D-CAD-Daten der digitalisierten Karosserie - 3. Alle original Formen der Karosserie, der Türen und Hauben - 4. Ein Satz Türen und Hauben in GFK. Gesamtpreis 35.000,- €.
52249 Eschweiler,
Tel. 0176/20648600

Porsche



1956 Porsche 356 Pre-A Speedster, Matching Numbers, siehe Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



968 Cabrio, ca. 20.000,- € Rechn. orig., Orig.Lack, H-Kennz., TÜV, Reifen und Lack NEU, VB 38.900,- €. Tel. 0170/6823950

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57435

914/6, EZ 1/1970, 4800 km, 162 KW (220 PS), weiß, Doppelzündung, Weber Vergaser 46 IDA, FIA Historic Technical Passport, Bestzustand.
Preis auf Anfrage.
info@defant-immobiliare.com

mehr: motor-klassik.de Nr. 57424

Boxster Motor M96/22, 2.7 l, überarbeitet, 0 km, 6500,- €. Tel. 0160/7225622

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

VW



>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H

Geschäftsverbindungen



Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H

Versicherungen





MOTORSPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 48/21

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTORSPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTORSPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTORSPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

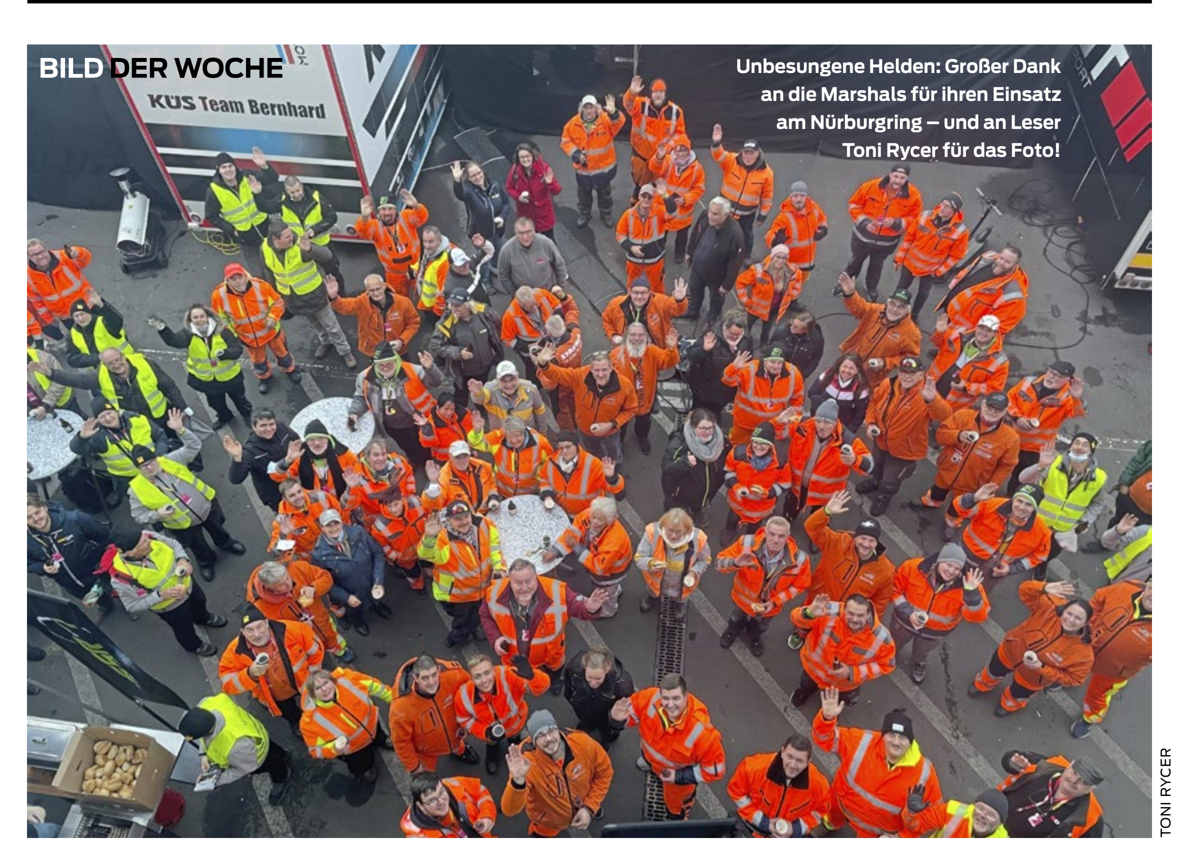


BILD DER WOCHE

Unbesungene Helden: Großer Dank an die Marshals für ihren Einsatz am Nürburgring – und an Leser Toni Rycer für das Foto!

TONI RYCER

Nicht in Führung

Hommage auf Jo Siffert
MSa 46/2021

Zur Hommage auf Siffert folgende Anmerkung: Jo Siffert (B.R.M.) lag beim „World Championship Victory Race" am 24. Oktober 1971 in Brands Hatch in der 15. Runde, unmittelbar vor seinem tödlichen Unfall, nicht in Führung, wie der Autor im oben genannten Artikel schreibt. Trotz Pole-Position fiel Siffert nach einem schlechten Start auf Platz 12 zurück, belegte aber nach 14 Runden bereits Rang 4 hinter Peter Gethin, Emerson Fittipaldi und Jackie Stewart. Unmittelbar nach dem fatalen Feuerunfall des Schweizer B.R.M.-Piloten wurde das Rennen in der oben angeführten Reihenfolge abgebrochen.

Jörg-Thomas Födisch
D-50169 Kerpen-Horrem

Früher sorgfältiger

Formel 1 – GP USA
MSa 46/2021

Nachdem die F1-Saison nun fast um ist, will ich Ihnen doch mal sagen, dass ich Ihre GP-Berichterstattung, siehe Beispiel USA, äußerst dürftig finde. Zwei Seiten mit Hintergründen zum Rennen, zwei Seiten mit Statistik, dazu noch etwas Klimbim drumherum – das war's. Leider liegt aber mein Hauptinteresse bei dieser Serie und nicht in den so zahlreich bei Ihnen auftauchenden XYZ-Rennveranstaltungen, deren Reglements auch nie erklärt werden.

Obwohl doch nun erstmals seit Langem keine freie TV-Berichterstattung kommt und man inzwischen weiß, wie stark die TV-Zahlen eingebrochen sind, haben Sie darauf im Vergleich zu den letzten Jahren nicht reagiert. Stattdessen ist dann bei Ihnen etwas von „wahren Fans" zu lesen, die also Ihrer Meinung nach der F1 ins Bezahlfernsehen folgen sollten. Das habe ich nicht getan, werde es auch nicht tun, und bin sicher kein Ausnahmefall. Da ich MSa seit Powerslide-Zeiten kenne, kann ich sagen, dass die Berichterstattung früher sorgfältiger war. Eine Rundentabelle fehlt, die mehr als irgendwelche freien Trainingszeiten aussagt, ebenso ein Renn-Steno und alles, was bei den kleineren Teams so passiert. Sehr schade!

Rainer Franke
per E-Mail

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



13. November: Freies Fahren Hockenheimring (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Mittwoch, 10. November		
11.00	MX2-WM Mantova, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
12.00	MXGP-WM Mantova, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
14.00	MX2-WM Mantova, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
15.00	MXGP-WM Mantova, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
Freitag, 12. November		
16.15	Formel 1 Interlagos, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
16.20	Formel 1 Interlagos, 1. Freies Training **LIVE**	ORF 1
19.30	Formel 1 Interlagos, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
19.55	Formel 1 Interlagos, Qualifying **LIVE**	SRF info
23.50	Formel 1 Interlagos, Qualifying (Zus.)	ORF 1
Samstag, 13. November		
06.40	Supercars Sydney, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
09.30	ADAC GT Masters Nürburgring, Highlights	N-TV
12.25	Moto2-WM Valencia, Qualifying **LIVE**	Servus TV
13.30	MotoGP Valencia, FP4 & Qualifying **LIVE**	Servus TV
15.10	MotoGP Valencia, Qualifying **LIVE**	Servus TV
ab 15.30	Motocross-WM Mantova, alle Läufe (Wh.)	Eurosport 2*
15.45	Formel 1 Interlagos, 2. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
15.50	Formel 1 Interlagos, 2. Freies Training **LIVE**	ORF 1
15.05	NASCAR Truck Series, Phoenix (Zus.)	Motorvision TV*
16.00	IMSA-Sportwagen, Petit Le Mans **LIVE**	Motorvision TV*
19.45	Formel 1 Interlagos, Sprintrennen **LIVE**	Sky Sport F1*
ca. 20.10	Formel 1 Interlagos, Sprintrennen **LIVE**	ORF 2/SRF 2
23.25	NASCAR Cup Series, Phoenix (Wh.)	Sport 1+*
Sonntag, 14. November		
03.30	Supercars Sydney, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
06.40	Supercars Sydney, 3. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
09.30	WTCR Adria, 1. & 2. Lauf (Wh.)	Eurosport 2*
10.20	Motorrad-WM Valencia, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
11.00	Moto3-WM Valencia, Rennen **LIVE**	Servus TV
12.05	Moto2-WM Valencia, Rennen **LIVE**	SRF 2
12.20	Moto2-WM Valencia, Rennen **LIVE**	Servus TV
13.40	MotoGP Valencia, Rennen **LIVE**	SRF 2
14.00	MotoGP Valencia, Rennen **LIVE**	Servus TV
ab 14.05	Supercars Sydney, 1.–3. Rennen (Wh.)	Sport 1+*
16.30	Formel 1 Interlagos, Vorb. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
17.20	Formel 1 Interlagos, Vorb. & Rennen **LIVE**	ORF 1/SRF 2
19.30	Speed – Das Motorsportmagazin	Servus TV A**
Montag, 15. November		
00.00	Porsche GT Magazin	Sport 1

Livestream/Internet

Freitag, 12. November		
ab 09.00	Motorrad-WM Valencia, alle FP1 **LIVE**	servus.com**
ab 13.15	Motorrad-WM Valencia, alle FP2 **LIVE**	servus.com**
Samstag, 13. November		
ab 09.00	Motorrad-WM Valencia, alle FP3 **LIVE**	servus.com**

*kostenpflichtig **nur Österreich

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

06.–11.11.	Cross-Country-WM, Abu Dhabi Desert Challenge	UAE
13.11.	IMSA-Sportwagen, Braselton (Petit Le Mans)	USA
13./14.11.	Supercars Australien, Sydney (3)	AUS
14.11.	Formel 1, Interlagos	BR

Motorrad

06.–11.11.	Rally-WM, Abu Dhabi Desert Challenge	UAE
10.11.	Motocross-WM, Mantova (2)	I
14.11.	Motorrad-WM, Valencia	E

Vorschau



XPB

GP Brasilien: Lewis Hamilton kämpft um den Anschluss zu Max Verstappen



PORSCHE

Saisonfinale der IMSA: Prototypen- und GT-Action beim Petit Le Mans



YAMAHA

Finale der Motocross-WM: Die letzte Schlammschlacht der Saison in Mantova



MOTOGP

Motorrad-WM: Beim großen Finale in Valencia wird noch der Moto2-Titel vergeben



auto motor und sport EVENT
Die schönsten
Erlebnisse
mit dem Auto
Leidenschaft • Fernweh • Action • Grenzbereiche
auto motor und sport EVENT
PROGRAMM
2022
NEU
Sport & Lifestyle Programm
Die schönsten
Erlebnisse
mit dem Auto
• Leidenschaft
• Fernweh
• Action
• Grenzbereiche
REISEN
TRAININGS
EVENTS
Jetzt buchen unter:
0711/182-1977
info@Actionteam.de
Actionteam
Event.Motorpresse.de
Action Team, 70162 Stuttgart